

3/2006

Juni/Juli 2006

€ 6,80

Österreich € 7,50

Schweiz Sfr 13,30

123 Leiter magazin

Das Magazin für alle Wechselstrombahner

Herstellerübergreifend und neutral



Modelle im Test
Die BR 75 von

Märklin, Brawa, Liliput & Gützold

Märklin H0, 1 & Z
Anlagenporträts



Digital
Einsteigen



Landschaftsgestaltung
Ein Maisfeld im Modell



Die Oberleitung Teil 3 - Das Abspannen
Modellbahngeschichte - Märklins Schlußleuchten
Neuheiten Überblick



196819 106807

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



Märklins lang ersehnter Schienenbus ist endlich da!

auf der Dortmunder Intermodellbau konnte Ihr **123 Leiter-magazin** Geburtstag feiern. Ja, wir sind schon (oder erst) ein Jahr alt – auch wenn die Herren, die hier für Sie schreiben, basteln und layouts deutlich älter aussehen ...

Über dieses Jahr hinweg, und vielfach gestärkt durch Ihre Unterstützung, Ihr Lob und auch durch Ihre konstruktive Kritik konnten wir wachsen und uns weiter zu dem entwickeln, was wir heute sind. Ausgabe für Ausgabe ergab sich daraus eine abwechslungsreiche Heftmischung und eine gewaltige Bandbreite an Modellbahnthemen rund um das Mittelleitersystem sowie die Maßstäbe 1:32 und 1:220. Für Ihr Vertrauen sowie Ihre zahlreich vorgebrachten Anregungen und Vorschläge sagen wir an dieser Stelle vielen Dank und bitten Sie gleichzeitig weiterhin um Ihre Mithilfe. Denn nur so können wir Ihr **123 Leiter-magazin** auch in Zukunft für Sie persönlich noch unterhaltsamer und lesenswerter gestalten. Ganz aktuell betrifft dies unsere neue Serie zum digitalen Modellbahneinstieg, mit der wir ab der nächsten Ausgabe starten möchten. Mehr dazu lesen Sie bereits in diesem Heft ab Seite 26 – und bitte: Schreiben Sie uns, was gerade Sie in dieser Hinsicht besonders interessiert, damit wir unsere Planungen auch nach Ihren Wünschen ausrichten können. Ob die weitere Entwicklung in Göppingen, Sonneberg und Nürnberg nach dem Märklin-Verkauf an die britische Investorgruppe Kingsbridge Capital in der nächsten Zeit unserer aller Wünsche gemäß ausfallen wird, bleibt abzuwarten. Vor allem ist jetzt und hoffentlich auch in Zukunft keine Zeit zur Panikmache. Geben wir den neuen Firmeneignern daher erst einmal die Möglichkeit, sich auf dem sensiblen Modellbahnmarkt zu beweisen. Dass ein Besitzerwechsel nicht gleichzeitig das „Aus“ für alles Bewährte bedeutet, sondern ganz im Gegenteil auch eine neue Chance darstellt, hat das Beispiel Roco im vergangenen Jahr mehr als deutlich bewiesen.

In diesem Sinne viel Vergnügen mit der Lektüre

Kurt Heidbreder und Oliver Strüber

Zum SuperPoster:

Die TEE-Triebwagen bilden in diesem Heft unser Schwerpunktthema im Hinblick auf „Vorbild & Modell“. Bei der Bundesbahn entstanden auf der Basis des bewährten VT 11.5/601 Anfang der 70er Jahre vier Motorwagen mit Gasturbinenantrieb, die in der Lage waren, eine zehnteilige Einheit auch in Steigungen von 5‰ noch mit 160 km/h zu befördern. Als BR 602 bezeichnet, fallen bei ihnen sofort die großen Luftansaugöffnungen für die Turbine auf. Von den beim Vorbild bald aufgetretenen Problemen, die 1978 schließlich zur Abstellung führten, ist beim Roco-Modell (#69101) nichts zu spüren. Es überzeugt in allen Belangen durch hervorragende Ausstattung und einen günstigen Preis.

Foto: Peter Schwarz

Heraus aus der Anonymität!

Sie sind zu Recht stolz auf ihre H0-Wechselstromanlage oder Ihre Aktivitäten im Bereich der Baugrößen 1:220 und 1:32? Oder haben Sie vielleicht ein nettes kleines Diorama zur Präsentation Ihrer schönsten Fahrzeuge geschaffen? Oder sammeln Sie nur und präsentieren Ihre Modelle in ausgeklügelten Vitrinensystemen? Doch keiner weiß davon? – Ganz egal, hier können Sie sich und Ihr Hobby in Zukunft selbst präsentieren: Senden Sie uns Ihre schönsten Modellbahnmotive entweder per Post an: 3-Leiter-Magazin, Weserstraße 15, D-44807 Bochum oder per Mail an: redaktion@drei-leiter-magazin.de. Eine fachkundige Jury sichtet alle Ihre Einsendungen und die schönsten Anlagen und Motive werden wir dann in den nächsten Ausgaben des **123 Leiter-magazins** präsentieren – damit nicht nur Sie alleine Spaß an Ihrem Hobby haben, sondern auch andere etwas von Ihnen lernen können!

Errata

Leider hat sich der Chronist beim Abfassen des Ae 6/6-Porträts in der letzten Ausgabe einen Lapsus erlaubt: Selbstverständlich wurde nicht der Kanton Zug 1979 neu gegründet – ihn gab es schon seit 1352 –, sondern der Kanton Jura im Nordwesten der Schweiz mit dem Hauptort Delémont. Demzufolge erhielt Lok 11483 (ex Gemeinde „Porrentruy“) nicht das Wappen von Zug (dies trug bereits seit 1956 Lok 11411), sondern das vom neuen Kanton Jura. Auch das Porrentruy-Wappen zierte weiterhin eine Lok: Als einzige Re 4/4 II mit Wappen erhielt es Lok 11239. Ich bitte den Fehler zu entschuldigen.

Oliver Strüber

4 Was gibts Neues?

Produkt News

Was bietet der Handel neu für die Wechselstrom-, Spur 1- und Z-Bahner?



14 Highlight 2006

Spielspaß pur – Das Viessmann Gleisbildstellpult

Das neue Gleisbildstellpult ist die ideale und preisgünstige Ergänzung zur Digitalzentrale Commander.



16 Modelle im Test

Gemischtes Doppel

Derzeit haben vier H0-Hersteller Wechselstrommodelle der BR 75 im Angebot: Brawa, Märklin, Liliput und Gützold.

24 Neuheit Kurzttest

Brummer in Rot

Märklins Schienenbus wurde lange erwartet. Jetzt kann er zeigen, was in ihm steckt.



26 Digital steuern

Keine Angst vorm Spielvergnügen!

Das 3Leiter-Magazin begleitet in seiner neuen Serie Neulinge auf dem Gebiet der digitalen Modellbahnwelt und gibt fachkundige Tipps und Anregungen.



30 Umbau von Loks

Rangiermeisterin

Serienmäßig gibt es die filigrane V 36 von Lenz nicht für Wechselstrombahnen. Hier lesen Sie, wie man sie umbauen und ihre Rangierkuppung weiter nutzen kann.



34 Vorbild & Modell

Einzigartiges Multitalent

Roco ist mit der neuen E 80 ein großer Wurf gelungen. Hier erfahren Sie mehr über Vorbild und Modell sowie seine Einsätze.



38 Besseres Licht

Lichtgestalt

Für miniclubs Ae 3/6 bietet High Tech Modellbahnen einen Umbausatz auf LED-Beleuchtung mit Schweizer Lichtwechsel an.



42 Spur Z Anlagenporträt

Alpentransit in Z

Auf kleinster Fläche Großes schaffen – Jens Wimmel ist dies mit seiner Julierbahn gelungen.



49 Poster



53 Vorbild & Modell

TEE-Stunde

1957 fiel der Startschuss für ein neues erstklassige Reiseerlebnis: In modernen und komfortablen Dieseltriebwagen quer durch Europa.



62 Modellbahngeschichte

Leuchtendes Ende

Ab 1954 offerierte Märklin seinen Kunden Zugschlussbeleuchtungen zum Nachrüsten.



66 H0 Anlagenporträt

Ländlicher Kreisverkehr

Speziell auf die Präsentation bei Modellbahnmessen zugeschnitten hat Ulrich Reiff seine Märklin-Bahn. Doch nur im Kreis zu fahren muss nicht langweilig sein.



72 Die Oberleitung

Unter Zug

Der dritte Teil unserer Serie über Modellfahrleitungen beschäftigt sich diesmal mit den unterschiedlichen Arten des Abspannens.



78 Spur 1 Anlagenporträt

Freude am Fahren

Eine Modellbahn ist zum Spielen da? – Stimmt! Und in 1:32 macht es doppelt Spaß!



82 Landschaftsgestaltung

Erntezeit

Das Maisfeld von Busch ist eine gelungene Beschäftigung für vergnagte Wochenenden.

87 Szene

Was macht der Nachwuchs der Dreileiter-Gemeinde? Infos zu Märklin sowie Tipps und Termine.

90 Gebäude im Modell

Schlichte Eleganz

Lütke bereichert sein Sortiment mit typischen 50er-Jahre-Stadthäusern in H0.



94 Reisezugwagenporträt

Rostet? Nein, Nirosta ...

Die Silberlinge sind bis heute unverzichtbare Wegbereiter modernen Nahverkehrs.



96 Herstellerforum

Fleischmann H0: Alpen-Klassiker



Weit verbreitet war in der Schweiz das Buchli-Antriebskonzept, bei dem jeder Treibradsatz einzeln angetrieben wurde. In der gewohnten Fleischmann-Qualität bringen die Nürnberger ihre grüne Ae 3/6 I der SBB als Lok 10702 mit vorbildgetreu geänderter Dachform in den Handel (#1337; UVP 307,95 €). Bereits ab Werk gibts einen lastgeregelten Decoder.



Fleischmann H0: Standard der Epoche II

Zwar auf den ersten Blick unscheinbar, im Detail aber äußerst präzise miniaturisiert sind die neuen gedeckten Güterwagen, die die Nürnberger nun für die Epoche II ausliefern. Neben dem Viehwagen Vwh Altona (# 5355) gibt es den gedeckten Güterwagen Gvwh Stettin der DRG (# 5360; UVP je 25,95 €). Beim Vorbild waren beide weit verbreitet.

Fleischmann H0: Kipp mal wieder

Vom Muldenkipperwagen Fans 128 bringt Fleischmann als Sonderserie 2006 ein zweiteiliges Set in roter DB Cargo-Lackierung mit je einem Wagen mit und ohne Bremserbühne auf die H0-Schienen (#86 5530; UVP 74,95 €). Bei beiden Wagen lassen sich vorbildgetreu die Mulden kippen und die Seitenklappen öffnen.



Fleischmann H0: Güter auf der frühen DB

In die Zeit der frühen Epoche III zurück führt uns Fleischmanns Oot Saarbrücken der US-Bauart, der nun in der Version der DR mit Aufschrift „Brit.-US Zone“ lieferbar ist (#86 5263; UVP 26,50 €). Etwas später rollte der gedeckte Güterwagen Gl 11, den es nun mit Endfeldverstärkung und Bremserbühne gibt (#5939; UVP 26,80 €), über deutsche Schienen.





Conrad/Märklin H0: Schweiz-Ruhrpott-Connection

Nur bei Conrad Electronic (Klaus-Conrad-Straße 1, 92240 Hirschau; www.conrad.de) gibt es 2006 eine exklusive Ausführung der Schweizer Re 482, wie sie derzeit für die Ruhrkohle AG (RAG) Bahn-Hafen fährt (#242665-78; 99,95 €). Anstatt des großen SBB Cargo-Schriftzugs zieren entsprechende RAG-Logos die Seiten und die Front. Die Bahn wird bunter ...

Hornby International/Lima: Gelungener Neuanfang

Als eine der ersten Wiederauflagen aus dem bekannten Lima-Programm rollte der imposante vierachsig Getreidewagen des Typs Tadgs der DR in der Epoche-4-Version (#HL6003) in die Ladenregale. Dieser Wagen kam seinerzeit auch grenzüberschreitend zum Einsatz. Weitere Informationen zum Sortiment unter www.hornby.com



I.S.Modellbau: Bunter Vogel

Im auffälligen hellgrau-blau-orangen Farbleid der Nordbayerischen Eisenbahn (NBE) bringt I.S.Modellbau (Hagener Straße 290a, 57223 Kreuztal, Tel.: 02732-86647) die DB-V 100 neu im Herbst/Winter auf den Markt. Das Kleinserienmodell basiert auf der bekannten Roco-Maschine und ist auch für Wechselstromfreunde erhältlich. Griffstangen und Bremsschläuche liegen zum Zurüsten bei. Vorbestellungen werden erbeten. Weitere Informationen unter www.IS-Modellbau.de



Mehano: Offener Großraum

In großer Variantenvielfalt erscheinen Mehanos Selbstentladewagen Falns 121 in den Farben der DB, der Häfen und Güterverkehr Köln sowie als OnRail-Waggons. Erhältlich sind sie jeweils einzeln (UVP 21,50 €), als Dreierset (UVP 62,00 €) sowie gegen Aufpreis patiniert. Selbstverständlich haben die Einzelwagen der Sets verschiedene Nummern. Weitere Infos unter www.os-powersale.de



NAR

Nachrichten am Rande



Fleischmann H0: Kurzer Kessel

Nach den in Ausgabe 1/2006 vorgestellten Vierachsern kommt nun auch der zweiachsige Fleischmann-Kesselwagen in betriebsverschmutzter Ausführung in den Handel. Lieferbar sind Modelle der Eva und der VTG mit je zwei unterschiedlichen Betriebsnummern (# 84 5415/84 5416; UVP je 24,95 €).



Fleischmann: Klick & Rail

Auf CD-Rom erschien der Fleischmann-Katalog 2006 (#99 176; 10,00 €) mit allen H0- und N-Modellen sowie den diesjährigen Neuheiten. Zugleich bietet er einen informativen Rundgang durch die Ausstellung „Eine Zeitreise mit Fleischmann“ im Museum Schwabach. Weitere Infos unter www.fleischmann.de

Heljan H0: Leisetreter

Sehr feine und vor allem äußerst flache Flüsterschleifer bietet nun auch Heljan dem Wechselstrombahner zum Nachrüsten seiner Fahrzeuge. Weitere Informationen unter www.heljan.dk



Roco H0: Leises Blech

Vom Erfinder des Begriffs „Flüsterschleifer“ kommt die aktuelle Evolutionsstufe des leisen Schleifers mit nunmehr breiteren seitlichen Gleitschienen gegen das Verhaken in den Pukos (#40500).

Liliput HO: Kurzes fürs Müglitztal



Speziell für die Strecke Heidenau – Altenberg (Müglitztalbahn) beschaffte die DRG 1935 neue Personenwagen, die aufgrund der dortigen Streckenverhältnisse kürzer als normale Bauarten ausfielen. Liliput liefert sie jetzt als hervorragend detaillierte HO-Modelle für die Epoche II aus. Lieferbar sind Fahrzeuge der 2./3. Klasse sowie der 3. Klasse mit Traglasten- bzw. Dienstabteil (L334500/501/502; UVP je €). Die Wagen sind so konstruiert, dass sie mit Fleischmann-Innenbeleuchtung #6452 und -Schleifer #1459 ausgerüstet werden können.

Märklin HO: R-S mit S-L

Den Rundschieber-Selbstentladewagen (R-S) der Bauart Tds 90 mit Schwenkdach-Laderaumabdeckungen (S-L) schicken die Göppinger nun in der braunen Version auf Epoche V-Gleise (#46301; UVP 29,95 €). Mit vielen separat angesetzten Teilen wirkt das Modell sehr filigran; das Dach lässt sich vorbildgetreu schwenken und erlaubt so Ladeszenen.



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Kantige Holländerin

In der ursprünglichen helltürkisen Lackierung der Epoche III fährt die E-Lok-Reihe 1100 der Nederlandse Spoorwegen (NS) auf Wechselstromgleise (#69657; UVP 203,00 €). Der Antrieb mit Schwungmasse erfolgt auf drei Achsen, zwei Räder haben Haftreifen. Passend dazu kommen in Kürze die „Plan D“-D-Zugwagen der NS.

Modelleisenbahn GmbH/Roco: Cabine flottante

Als Neukonstruktion bringen die Österreicher die grün-gelbe belgische Diesellok Reeks 52 in der modernisierten Version („cabine flottante“). Im Grenzverkehr kommt die Lok auch nach Aachen. Alternativ gibt es Versionen ohne oder mit Sound (#69966/69967; UVP 294,00/378,00 €). Bei letzterer sind Dieselmotor-Starten und Signalhorn separat abrufbar; das Dieselgeräusch ist mit der Fahrgeschwindigkeit synchronisiert.



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Grau-gelber Stier

Nicht nur in Österreich zuhause ist das Vorbild des neuen CargoServ-Taurus ES64U2 081. Zum Jahreswechsel kam die Vorbildlok auch in Deutschland vor Koksziügen zum Einsatz. Roco bringt sie nun für Wechselstromgleise (#69821; UVP 228,00 €).

Modelleisenbahn GmbH/Roco: Graue Großbraumer

Die modernen Großraumwagen der Gattung Faalns bestimmen heutzutage das Bild des schweren Erzverkehrs auf Österreichs Schienen. Als Set kommt von Roco nun ein Trio hellgrauer ARR-Wagen, bei den ÖBB eingestellt und von dieser an die VOEST Alpine vermietet. Das Set (#45964; UVP 87,90 €) passt perfekt zum CargoServ-Taurus.





Modelleisenbahn GmbH/Roco: Eleganter Neubau-Dampfer

Als Farb- und Beschriftungsvariante liefert Roco derzeit nach Jahren der Programm-Abstinenz die DR-Neubau-Dampflok der BR 23.10 als Epoche III-Maschine 23 1109 auch für Wechselstrombahner aus (#69233; UVP 268,00 €). Ihr Einsatz muss sich nicht auf DR-Gleise beschränken, das Vorbild kam vor Interzonenzügen auch in den Westen bis nach Hamburg. Serienmäßig ist der lastgeregelte Decoder; die filigrane Optik erfreut auch verwöhnte Augen.



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Schweizer Getreide

Zum witterungsgeschützten Transport von Getreide beschaffte die Schweizer Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS) die glattflächigen Vorbilder des neuen Roco-Modells (#47378; UVP 27,50 €). Besonders gut macht es sich in Ganzzügen.



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Rot-beiger Klassiker

Nach ihrem Ausscheiden aus dem Betriebsdienst wurde die formschöne DB-Elektrolok der BR 103 zu einer Legende auf sechs Achsen. Im Modell lebt die 103 in der klassischen rot-beigen Lackierung der Epoche IV weiter. Als Vorbild wählte Roco eine Maschine mit langen Führerständen und setzte sie korrekt in 1:87 um (#69738; UVP 234,00 €).



Modelleisenbahn GmbH/Roco: Vertrautes ÖBB-Gesicht

Im charakteristischen Valousek-Design-Anstrich der Epoche V rollt nun Rocos Thyristorlok der Rh 1044 in der modernisierten Ausführung als 1144 207-6 auf die Modellbahn (#69578; UVP 188,00 €). Maschinen dieses Typs kamen bis vor wenigen Jahren vor internationalen Zügen noch bis München und Frankfurt/M.

Modelleisenbahn GmbH/Roco: Schildkröte auf vier Achsen

Den Spitznamen „Tartaruga“ („Schildkröte“) verpassten die Italiener Anfang der 70er-Jahre ihren Schnellfahr-Elektroloks der Reihe E.444, die Roco nun als Neukonstruktion im Epoche IV-Lack auf den Markt bringt (#69890; UVP 264,00 €) – endlich mal wieder eine FS-Lok für Wechselstrombahner!!! Der Antrieb erfolgt auf drei Achsen, ein Decoder ist serienmäßig an Bord.



Märklin: Packungs-Evolution

Die erst vor nicht allzu langer Zeit eingeführte Lok-Verpackung der Göppinger wurde nochmals optimiert. So gibt es nun im Bodenbereich eine sehr sinnvolle Ausrüstung für die knitterfreie Unterbringung der Bedienungsanleitung. Danke Märklin.

Märklin H0: MHI fürs 3. Quartal

Die Exklusivmodelle 2/2006 der Märklin-Händlerinitiative (MHI) stehen ganz im Zeichen der Mittelweserbahn. Im auffallend blauen MWB-Farbleid mit gelben Zierstreifen kommen gleich zwei Klassiker ins Programm: Neben der ex-Österreicherin 1020 041 (E 94) in mfx-Technologie (#37224; 299,00 €) gibt es die kleine Rangier-Köf II V 121 (#36809; 159,00 €).

Modelleisenbahn GmbH/Roco: Idee & Spiel-Exclusives

Ebenfalls der MWB verschrieben haben sich die Idee & Spiel-Fachgeschäfte, die den H0ern in diesem Jahr ebenfalls die 1020 041 (#69775; 249,99 €) sowie die Diesellok V 1251 (#69986; 169,99 €) offerieren. Dazu gibt es auch die Diesellok 420.11 der EVB (#69995; 229,99 €). Weitere Infos www.eurotrain.com und am Info-Tel. 05121-511111.

Fleischmann H0: Sonderedition

Exklusiv über Idee & Spiel-Händler gibt es einen Bahndienstwagen der DB im Aussehen der Epoche IV (#509886; UVP 33,99 €). Die Liste der teilnehmenden Händler gibt es unter www.eurotrain.com

Märklin H0:

Mega-Startpackungen

Die Göppinger legen in Bezug auf ihre Startpackungen nach und bringen nun zwei ihrer bekannten Einsteiger-Sets statt mit der Mobile Station in Kombination mit der Central Station: Zum einen ist dies die Mega-Startpackung DB Epoche III (#29825; ansonsten identisch mit #29820), zum anderen die der SBB (#29851; sonst wie #29850). Die Preise betragen je 999,00 € (UVP). Göppingers Antwort auf die neuen Digitalzentralen der Mitbewerber?

Piko H0: Museumsrenner



Als Museumslok 03 2295 des Bayrischen Eisenbahnmuseums Nördlingen kommt die Reko-03 der Sonneberger für Wechselstrombahnen (#50410, UVP 154,00 €). Damit kann auf Epoche-V-Anlagen vorbildentsprechender Museumsbetrieb gemacht werden.

Piko H0: Österreichischer Packesel

In der Ausführung der frühen 50er-Jahre als Wagen der damaligen Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) liefert Piko seinen Packwagen Bw4ih (#53172; UVP 41,00 €) für den alpenländischen Verkehr aus. In internationalen Zügen kam er auch über Austria-Grenzen hinaus.



Piko H0: DR-Typisches

Der Eal zählte seinerzeit zu den unentbehrlichsten Wagentypen der DR, bevor er durch modernere Eaos verdrängt wurde. Piko setzt dem Klassiker nun mit einem Epoche-IV-Modell (#54158; UVP 21,00 €) ein Denkmal. In der Epoche III war dagegen der Gr04 oft anzutreffen (#54872; UVP 15,00 €).



Piko: Abteile auf vier Achsen

Für die Anhänger der Epoche II liefern die Sonneberger derzeit die vierachsigen Abteilwagen sächsischer Bauart im passenden Erscheinungsbild mit und ohne Bremserhaus (#53001/53000; UVP 42,50/40,00 €). Die detaillierten Modelle sind eine echte Bereicherung des DRG-Fuhrparks und nicht nur in Sachsen einsetzbar.



Post Museums Shop/Märklin H0: Schwarz-grünes Doppel

Der Post Museums Shop (Pforzheimer Straße 202, 76275 Ettlingen, Tel.: 07243-700766) hat die limitierte der V 36 der Oberpostdirektion Hannover in schwarzer Epoche III-Ausführung ausgeliefert (#34-64-13; 169,00 €). Passend dazu kommt als Museumswagen 2006 der „Langenschwalbacher“-Postpackwagen PwPost4i von Märklin (34-60-10; 34,90 €) in exklusiver Ausführung. Weiteres im Internet unter www.post-museums-shop.de

Trix H0: Container hinter Gittern

Als 3er-Set gelangen die bekannten Taschenwagen von Märklin/Trix nun in der Ausführung als Containertragwagen Lgjs 599 in den Handel (#24330; UVP 119,00 €). Beladen sind sie mit jeweils zwei 20 ft-Tankcontainern der weltweit aktiven Spedition Hoyer. Spezielle Halterungen für die Aufnahme der Container werden einfach angesteckt.





High Tech Modellbahnen: Untersuchungsgrube für Spur Z

Achim Grob erweitert sein Spur Z-Sortiment 2006 mit einer Untersuchungsgrube fürs Bw (# 5010). Dem sauber gespritzten Modell liegen zwei kleine Treppenabgänge bei; Aufnahmen für die Z-Schienenprofile sind bereits vorgesehen. Der Vertrieb erfolgt direkt über High Tech Modellbahnen (Achim Grob, Hofrat-Grätz-Straße 15, D-97456 Hambach; Tel.: 09725-7305; www.z-hightech.de).



High Tech Modellbahnen: Rotes Lichtlein leuchte ...

Ein besonderes Schmankerl für miniclub-Freunde ist die flackerfreie Z-Schlusslichtbeleuchtung von High Tech Modellbahnen, die es für diverse 1:220-Güterwagen gibt. Die Anbringung der winzigen roten LEDs am Wagen ist recht einfach; je ein Schleifer pro Achse versorgt sie mit Strom. Weitere Infos unter www.z-hightech.de oder unter Tel.: 09725-7305



ASOA: Überbrückungshilfe

Für die ebenerdige Beladung von Güterwagen an Laderampen mit Hilfe von Sackkarren, Hubwagen oder Gabelstapler lagen in jedem Güterschuppen entsprechende Überladebleche bereit, mit denen der bis zu 100 mm hohe Spalt zwischen Wagenboden und Laderampe überwunden werden konnte. ASOA bildet diese als 2er-Set für die Spur 1 in feiner Neusilberblechausführung mit Riffelblechimitation nach (#30040; 12,00 €). Weitere Infos zum Programm unter www.asoa.de

Hübner: Rangierspaß mit Köf III

Seit Ende April ist die Köf III von Hübner lieferbar. Neben dem gezeigten Epoche IV-Modell in Oceanblau-beige mit altem DB-Logo (#30335-2-4; 1100,00 €) gibt es Ausführungen als rote Epoche III-/IV- und orientrote Epoche IV-Maschinen. Besonderer Rangierspaß vermittelt die an beiden Enden montierte Automatik-Kupplung, die für Schrauben- und Hakenkupplungen geeignet ist. Platzbedingt ist ein H0-Decoder von ESU eingebaut; die Zugkraft reicht für alle kurzen Übergabegüterzüge. Weitere Infos: www.huebner-modellbahn.de



NAR



Piko H0: Desiro-Variationen

In den Versionen der DB Regio Sachsen und Bayern präsentieren sich die aktuellen Versionen des VT 642 der Deutschen Bahn (#52221 Sachsen, #52222 Bad Wörishofen; UVP je 220,00 €). Mit ihnen lassen sich auch regionalbezogene Anlagenthemen realisieren.

Piko H0: Kessel-Spiele

Seine zweiachsigen Kesselwagen legt Piko nun als preiswerte Epoche-III-Fahrzeuge der DR sowie der Vermietgesellschaft eva (#57715/57716; UVP je 10,50 €) auf. Ein neuer Vierachser mit schwarzem Kessel steht hingegen in Diensten der VTG (#54389; UVP 27,00 €).



Piko H0: Rot für Coils

Von Onrail bei DB als P-Wagen eingestellt und für Logserv unterwegs ist der mit einer Schiebeplane ausgestattete Coiltransporter der Bauart Shimmis (#54397; UVP 22,00€), der neu aus Sonneberg anrollt.



Hübner Spur 1:

BR 24 wird nicht produziert

Entgegen ersten Ankündigungen wird die Hübnersche BR 24, das „Steppenpferd“, in der Königsspur nun doch nicht erscheinen. Trotz abgeschlossenen Konstruktionsphase und vieler von der BR 64 zu übernehmender Werkzeuge hat sich Hübner zu diesem Schritt entschieden. Schade um die schöne Lok.

Piko H0: Werkeln auf Rädern

Als Farbvariante des Ganzstahl-Gbs der Bundesbahn erscheint der Werkstattwagen 106 der Osthannoverschen Eisenbahnen OHE (#54492; UVP 28,00 €).





ASOA: Neues abseits der Gleise

Neu in seinen Vertrieb aufgenommen hat Klaus Holl (ASOA, Postfach 44 01 40, 80750 München) amerikanische 1:32-Straßenfahrzeuge des Herstellers Signature Models. Lieferbar sind beispielsweise der schwarze 1953er Nash Healey (#32332) oder der offene 1956er Packard Caribbean im schicken Zweifarbenlack zum Preis von je 12,00 €. Die komplette Übersicht gibt es unter www.asoa.de/spur1-signature.htm. Ebenfalls über ASOA kommen zweirädrige Mobilmacher für die Straßen der Spur 1-Bahner. Neben „heißen Öfen“ wie der Indian Chief von 1947 (#06046) gibt es auch „Normales“ in Form von Vespa Motorrollern, im Bild die 125 K aus dem Jahre 1953 (#06066). Hersteller ist New-Ray aus Italien. Sie kosten bei Klaus Holl 4,00 €/Stück. Passend dazu liefert ASOA auch sieben verschiedene detaillierte Fahrer/innen zu je 7,00 €. Näheres hierzu unter www.asoa.de/spur1-vespa.htm



Faller H0: Vielzweckschuppen

Für diverse Einsatzmöglichkeiten in Industrie und Gewerbe, aber auch zur Ausgestaltung des Bahnumfeldes, beispielsweise in Bahnbetriebswerken, bieten sich die beiden neuen Bausätze an. Baracke (120252; UVP 14,95 €) und Lagerschuppen (#120251; UVP 14,50 €) sind schnell gebaut.

Faller H0: Frühkindliche Bildungsstätte

Den aus dem Vorjahr bekannten H0-Bahnhof Trossingen wandelt Faller aktuell als schicken Kindergarten (#130938, UVP 69,95 €) ab. Dafür typische Ausstattungsteile wie Schaukel, Rutsche, Sandkasten, Wippe oder auch Roller liegen dem Bausatz bereits bei. Alternativ kann daraus auch eine normale Villa in vornehmer Wohngegend gestalten.

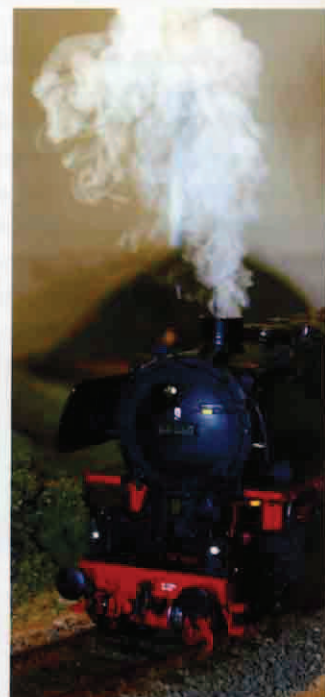


KDL Modellbau: Streckenposten

Gleich mehrere kleine Streckenposten hat Kleinserienhersteller KDL Modellbau (Geistinger Straße 89, D-53773 Hennef) im Maßstab 1:87 als Resin-Bausätze realisiert. Im Direktvertrieb erhältlich sind u.a. der Fachwerkbau „Posten Bach“ (#101) oder der in Holzbauweise erstellte „Posten Wald“ (#102; je 12,50 €). Ebenso gibt es den an der Agertalbahn Siegburg – Overath – Olpe gelegenen Posten 1 von Siegburg (#111; 11,90 €). Das komplette KDL-Programm findet man im Internet unter www.kdl-modellbau.de

KM 1: Neuer Realismus in 1:32

Was ist das schönste Dampflokmodell in der Königs-kasse ohne passenden Abdampf? Daher verbesserten die Entwickler bei KM 1 (Andreas Krug, Ludwigstraße 10 €, 89415 Lauingen) ihren Rauchgenerator weiter. Per „Dynamic Smoke“ stoßen zunächst die Maschinen der BR 44 neben dem Zylinderabdampf geschwindigkeitsabhängig gepulsten Rauch über den Schornstein aus. Alle Funktionen lassen sich wie gewohnt einzeln schalten. Weitere Infos unter www.km-1.de





Kibri H0: Kleinstadt-Regierung

Als „Rathaus aus dem Sauerland“ bezeichnet Kibri seinen imposanten Bürgermeister-Amtssitz, den die Böblinger in 1:87 bringen (B-8395; UVP 27,50 €). Das mit 15,5 x 13 x 27,5 cm stattliche Gebäude mit schieferverkleidetem Türmchen lässt sich auch für andere Regionen nutzen und ist so eine echte Bereicherung für jede Kleinstadt.



Kibri H0: Weidmanns-Heim

In heimelig-rustikaler Atmosphäre können H0-Jäger ihre Jagderfolge feiern und Fehlschüsse betrauern. Das passende Jagdschlösschen (B-9002; UVP 24,50 €) kommt von Kibri in Zweifarbspritztechnik und einfacher Clips-Technik – eine schöne Abrundung für Waldgebiete.

NAR

Nachrichten am Rande



Kibri H0: Klassiker-Relaunch

Im Rahmen der diesjährigen Neuheiten kommen einige bekannte Kibri-Klassiker wieder zur Auslieferung, darunter auch die kleine Kohlehandlung (#B-8536; UVP 34,95 €) mit vielfältigem Zubehör.

Faller: Jubiläumsaktion

Passend zum Frühjahr schlagen bei Faller die Bäume aus – aus dem üblichen Preisrahmen. Als Jubiläumsaktion zum 60-jährigen der Gütenbacher gibt es bei allen teilnehmenden Fachhändlern Bäume und Grassmatten zu besonders günstigen Konditionen. Weitere Infos unter www.faller.de

Märklin H0:

Schweizer Doppelpack

Als Doppelpack liefert Märklin derzeit die im Neuheitenprospekt nicht angekündigte Ae 3/6 II der SBB in den Ausführungen der Epoche II (braun) und III (grün) zum günstigen Setpreis (#37512; UVP 284,00 €) aus. Beide Maschinen verfügen über den hauseigenen digitalen Hochleistungsantrieb und unterscheiden sich durch epochenspezifische Details. Göppings Antwort auf Rocos Neukonstruktion?



Foto: Märklin

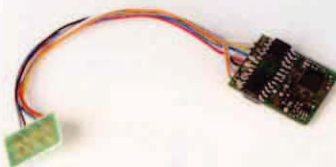


MBS Bohnen: Brakelight

Als Weiterentwicklung seines Pantographen-Flashlights bietet Modellbahnservice Bohnen (Hans-Haase-Weg 38, 52080 Aachen, Tel.: 0241-1891444) als Neuheit ein „Brake Light“ zur Simulation des Funkenflugs an der Brems Scheibe beim Abbremsen einer Lok an. Hierbei erzeugt eine LED das dafür typische Flackern. Der Bausatz besteht aus Elektronik-Platine und zwei Mini-LEDs und eignet sich zum Nachrüsten aller gängigen Loks. Er kann sowohl bei Analog- wie auch bei Digitalbetrieb eingesetzt werden.

Uhlenbrock: IntelliDrive

Die neueste Multiprotokoll-decoder-Generation aus Bottrop: Der Intellidrive Comfort Decoder (#76320; UVP 24,50 €) für alle Motorola- und DCC-Digitalsysteme und natürlich auch für Analogbetrieb. Ausgelegt ist der mit einer Frequenz von 18,75 KHz arbeitende 19 x 15,4 x 5 mm kleine Decoder mit 8-poliger Schnittstelle nach NEM 652 für einen Dauerstrom von 1 A. Zum Umfang gehören: Lastregelung, zwei fahrtrichtungsabhängige Beleuchtungsausgänge sowie über f3 und f4 schaltbare Fahreigenschaften (Rangiergang, Anfahr- und Bremsverzögerung).



Uhlenbrock: IntelliSound

Digitalen Modellbetrieb mit passendem „Wunschsound“ macht Uhlenbrocks IntelliSound-Decoder (#36420; UVP 109,00 €) möglich. Das Geräusch kann man bei der Bestellung beim Fachhändler unter derzeit 114 zur Verfügung stehenden Sounds auswählen. Alternativ gibt es den „leeren“ Decoder (#36020; UVP 99,00 €), der sich per kostenlosem Download über die Homepage www.uhlenbrock.de bespielen lässt. Hierzu benötigt man IntelliSound-Ladeadapter (#31010; UVP 59,00 €) und Ladekabel (#31020). Die erweiterte Soundsteuerung bewirkt, dass z. B. eine Diesellok erst dann anfährt, wenn die für die Anfahrt nötige Motorendreh-

zahl erreicht ist – ein weiterer Schritt zu mehr Realität im Kleinen.



NOCH: Effektvolles Wasser

Eine sinnvolle Ergänzung des bisherigen Wassergestaltungssortiment aus Water-Drops und Wasser-Gel sind NOCHs Wassereffekte (# 60872; UVP 5,95 €). Die zähflüssig-weiße Substanz wird mit dem Borstenpinsel aufgetragen und trocknet flexibel-transparent aus. Gut geeignet ist sie daher zur Modellierung von Wasserfällen oder Stromschnellen.





NOCH: PROFI-plus-Bäume

Für den anspruchsvollen Modellbahner hat NOCH eine neue Baum-Serie konzipiert. Sie wird in Handarbeit hergestellt und sehr realistisch beflockt, um so in Sachen Qualität und Verarbeitung neue Maßstäbe zu setzen.

Die Größe ist H0-maßstäblich, der Vergleich der 17 cm hohen Eiche (# 20820; UVP 16,95 €) mit Buschs neuem Opel Kadett macht dies deutlich.

Busch: Bochumer 70er-Jahre-Erfolg

Endlich gibt es für die Epoche IV neue Brot-und-Butter-Autos:

Busch bringt den Opel Kadett C als zweitürige Limousine in mehreren Farbvarianten als aufwändig dekorierte CMD-Version (# 42105; 10,99 €). Der kleine Bochumer war ab 1973 im Straßenverkehr allgegenwärtig und ist auch in 1:87 ein „Muss“.

Weiteres unter www.busch-modell.de



Wiking: Malz-Rundhauber

Drucktechnisch ansprechend ergänzt der Magirus Rundhauber als Koffer-Lkw mit Werbung für Malz-Vollbier (# 855 40 34) den 50er-Jahre Fuhrpark. Typisch für die Zeit sind Logo und Schriftzug „Schmeckt Mutti und mir“.



Wiking: Mobiles Baggern

Der Atlas 2005 M Mobilbagger (# 661 01 35) ergänzt Wikings Baumaschinen-Programm mit einem ebenso filigranen wie spielaktiven 1:87-Modell. Das Fahrerhaus ist drehbar, der Arm an mehreren Stellen beweglich und die Stützen ausklappbar. Einer Szenengestaltung „wie im echten Leben“ steht damit nicht mehr im Wege. Mehr unter www.wiking.de



Brekina: Sportliche Stuttgarter

Mit dem Porsche 911 geht Brekina zielstrebig unter die Sportwagenhersteller. Der Stuttgarter Klassiker mit den charakteristischen Fuchs-Felgen ist zunächst als 911 T (ockergelb; # 16200), 911 E (arrowblau; # 16201) sowie als 911 S (tan-nengrün; # 16202) in TopDecoration-Ausführung zum UVP von je 11,00 € erhältlich.

Weitere Infos unter www.brekina.de



Herpa: Automobile Träume

Ende der 70er Jahre war der Ford Capri II ein Traum. Herpa legt seinen Klassiker nun in einem gelungenen Remake mit typgerechten Felgen neu auf (# 023498; UVP 6,50 €). Für die meisten bleibt auch der neue S-Klasse-Mercedes ein Traum, zumindest in 1:87 kann er die H0-Straßen beleben (# 023412/033411; UVP 6,50/7,00 €). Weitere Infos unter www.herpa.de



adp: Flotte 50er

Von Kleinserienhersteller adp (adp-Modelle Schaefer & Co. KG, Glasewitzer Chaussee 56, D-18273 Güstrow) rollen die ersten 06er-Neuheiten auf die H0-Straßen. Typisch für das frühe Wirtschaftswunder ist die lindgrüne Opel Olympia Cabrio-Limousine (# 16110; 19,95 €). Vor allem auf Österreichs Straßen heimisch war der Rundhauber Steyr 480 als Pritschen-Lkw (# 16905; 29,95 €). Weitere Infos unter www.adp-modelle.de



adp: Roter Stromliner

Die späten 30er-Jahre waren die Blütezeit stromlinienförmiger Automobile. Damals zählten die Horch-Fahrzeuge aus Zwickau zum Exklusivsten, was es gab. Die Mischung aus beidem ergab den seltenen Horch 930 S von 1939, den adp jüngst als Kleinserienmodell im originalen Weinrot in 1:87 realisiert hat (#16149; 19,95 €). Weiteres unter www.adp-modelle.de

Wiking: Neues aus Ingolstadt und Wolfsburg

Zielstrebig ergänzen Wikings Modellbauer ihr Sortiment aktueller Pkws in 1:87 mit den neuen VW Jetta (# 067 01 29) und Passat Variant (# 065 01 29), dem Audi A 4 Cabriolet (# 132 01 30) sowie dem schweren Audi-SUV Q 7 (# 133 01 30). Alle verfügen über den zum Wiking-Standard zählenden Klarlacküberzug der Karosserie.



Saller: Vitrinen-Schmuckstück

Die Ölkrise 1973 sorgte neben autofreien Straßen auch für kuriose Gefährte, denen Saller (Gürtlerstraße 26, 87600 Kaufbeuren-Neugablonz; Tel.: 08341-66225) nun mit dem VW-Bus mit echten 2 PS ein kleines Denkmal setzt (#A8700, UVP 99,00 €). Geliefert wird das limitierte Modell in einer schön gestalteten Vitrine.



NAR

Kibri H0: Bäuerliche Helfer

Das landwirtschaftliche Set (#B-12996; UVP 23,50 €) enthält neben einem Gülle-Transporter zwei Anhänger, bei denen die Pritsche zum Kippen aufgestellt werden kann. Hinzu kommen zwei filigrane Anbaugeräte. Wie immer werden die Modelle als Bausatz geliefert.



Busch: Alltag und Besonderes

Für die Epoche II bestens geeignet ist der Ford AA-Lieferwagen der 30er-Jahre, der das „Eisenbahn Expressgut“ der Deutschen Reichsbahn transportiert (# 47723; 7,49 €); die frühen 50er verkörpert der Mercedes 170 V als Pritschenwagen des Fernmeldedienstes der Post (# 41557; 6,79 €); ein Jahrzehnt später datiert der Fiat 500 mit seitlichem „Fiat“-Aufdruck (# 48705; UVP 7,29 €). Extravaganz hingegen verkörpert der Cadillac Eldorado des Oilbarons mit verchromten Stierhörnern (# 45113; UVP 8,49 €).

Brekina: Transportaufgaben

In die Wirtschaftswunderjahre bringt uns Brekinas Collections-Ergänzung: Helfer der Zweiradindustrie sind Opel Blitz „Sachs-Motoren“ (#35305; UVP 10,00 €) und Ford FK 3500 „Victoria“ (#49002; UVP 12,00 €), beide mit Kofferaufbau. Neue Lloyd-Pkw bringt Borgwards B 655 Autotransporter (#43204; UVP 19,90 €).



Brekina: Guten Umzug!

Für die in Wien ansässige Internationale Möbeltransport-Spedition „Krischan“ unterwegs ist Brekinas neuer Mercedes-Benz LP 322-Möbelzug (#57207; UVP 19,90 €). Der Tritt hinten am Zugfahrzeug lädt zur Szenengestaltung ein.

Ein professionell aussehendes und ebenso perfekt funktionierendes Gleisbildstellpult ist der Traum vieler Modelleisenbahner. Das erforderliche handwerkliche Geschick und hunderte von Kabeln, die in mühevoller Kleinarbeit verdrahtet werden müssen, waren bisher aber für viele ein unüberwindliches Hindernis auf dem Weg dorthin.

Spielspaß pur

Das Viessmann Gleisbildstellpult

Viessmann stellte nun auf der Nürnberger Spielwarenmesse Anfang Februar 2006 ein neues Gleisbildstellpult (GBS) vor, das ohne diese aufwändige Verdrahtung auskommt und außerdem eine große Vielfalt an Funktionen bietet, für die bisher eine Computersteuerung nötig war.

Was kann das Viessmann-Gleisbildstellpult?

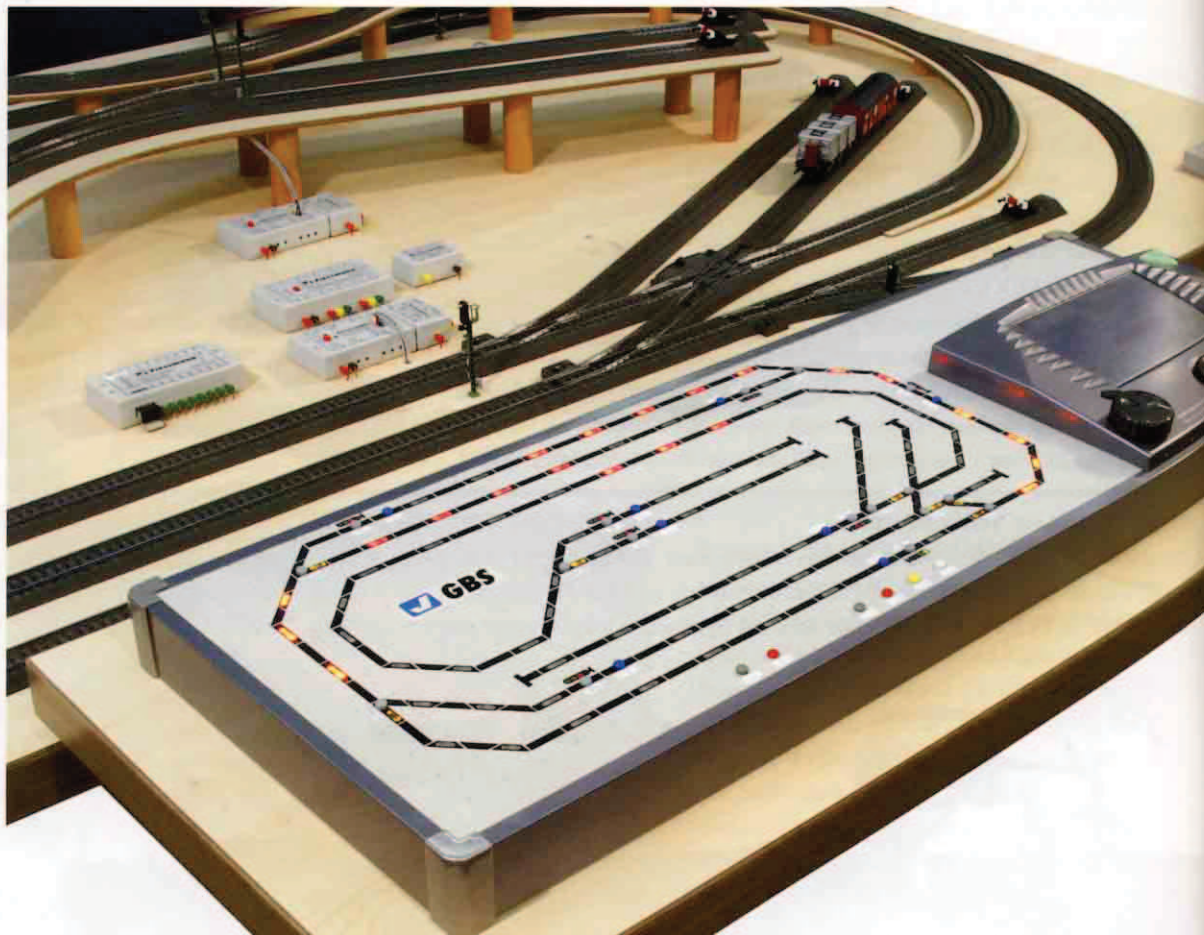
Das GBS stellt Weichen und Signale mit einer Stell- und einer Gruppentaste. Damit wird – vorbildgerecht – ein unbeabsichtigtes Umstellen einer Weiche verhindert. Mehrbegriffige Signale werden mit entsprechenden Tasten auch direkt auf ‚Hp2‘ oder ‚Hp0 + Sh1‘ gestellt. Die Stellung von Weichen und Signalen wird im Gleisbildstellpult über Leuchtdioden in deren Stellfeldern angezeigt. Zur Darstellung von Handweichen

gibt es Weichensymbole ohne Taster und Ausleuchtung. Fahrstraßen werden über eine Start- und eine Zieltaste aufgerufen. Optional überprüft die Sicherungstechnik des Commander (ggf. mit Hilfe der Rückmeldung), ob die Strecke frei ist und die Fahrstraße gestellt werden kann. Fahrstraßen können auch zeitgesteuert bzw. von einem hinterlegten Fahrplan aufgerufen werden.

Eine Fahrstraße wird während des Stellens gelb blinkend ausgeleuchtet, eine gültige Fahrstraße gelb und eine belegte Fahrstraße rot. Wird die Fahrstraße wieder aufgelöst, erlischt die Ausleuchtung.

Die Rückmeldung ist als Option integrierbar. Für einfache Automaten, die zeitgesteuert ablaufen können, wie z. B. Pendelzugsteuerung oder Fahrplanbetrieb, ist sie nicht zwingend erforderlich. Sie macht den Betrieb

*Viessmanns
Gleisbildstellpult ist die
perfekte Ergänzung zum
neuen Commander.*



allerdings sicherer. Zur Beschriftung der Taster und Gleise sind weiß hinterleuchtete Felder lieferbar, die mit den beiliegenden Etiketten beschriftet werden.

Einfachster Aufbau ohne Lötarbeiten

Die Konzeption des Gleisbildstellpultes konzentriert die erforderliche Intelligenz für die Funktion des Stellpultes im Commander. Deshalb sind die einzelnen Stellfelder relativ einfach gehalten und dadurch preiswert. Die Kommunikation zwischen Stellfeld und Commander sowie Commander und Modellbahn erfolgt über ein vierpoliges Kabel als Bussystem.

Der Zusammenbau des GBS ist denkbar einfach. Ein Grundrahmen für 8 x 4 Felder bildet das Grundraster für den Aufbau des Stellpultes. Weitere Rahmen werden direkt angesteckt, bis die richtige Größe des Stellfeldes erreicht ist – auch L- oder U-förmige Stellpulte sind möglich. Die Einzelfelder werden in den Grundrahmen eingesteckt. Falls sie LEDs, einen Taster oder beides enthalten, sind sie schon fertig verdrahtet und müssen lediglich an ein Verteilermodul angesteckt werden. Von dort aus geht es per Bustechnik weiter.

Autokonfiguration mit dem Commander

Die logische Zuordnung der Weichen- und Signaltaster zu den Digitaladressen der Decoder auf der Anlage erfolgt über die grafische Benutzeroberfläche des Commander. Mit den neuen Viessmann-Decodern mit Schaltbus geschieht das weitgehend automatisch, ohne Codiertabellen und Dipschalter.

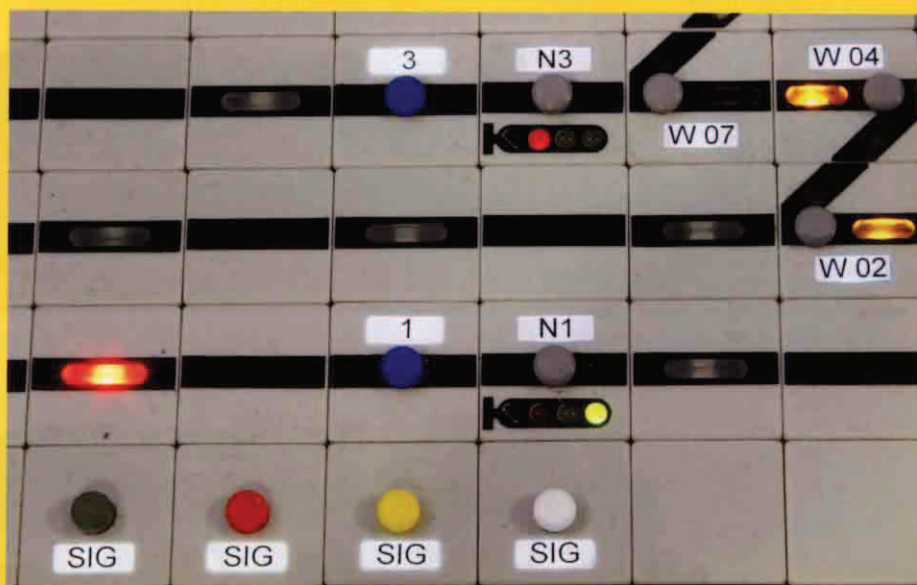
Die Zuordnung kann auch an einen PC übertragen werden. PC-Software, Commander und Gleisbildstellpult arbeiten so mit identischen Datensätzen, die nur einmal editiert werden müssen. Das jeweils andere Gerät übernimmt per Synchronisationsvorgang die neuen Daten.

Planungssoftware

Demnächst bietet Viessmann zudem kostenlos über seine Homepage www.viessmann-modell.de eine Planungssoftware für das Stellpult an. Das hiermit erstellte Gleisbild entspricht der Darstellung auf dem Commander. Die Software gibt Ihnen zum Schluss eine Stückliste aus, auf Wunsch auch mit den auf der Anlage erforderlichen Weichen- und Signaldecodern und Rückmeldern. Das fertig geplante Gleisbildstellpult kann ebenfalls für die Steuerung der Anlage übernommen werden. Über den USB-Anschluss des PCs übertragen Sie die Daten in den Commander.

Richard Mühlberg

Fotos: Michael Kratzsch-Leichsenring



Die Stellung von Weichen und Signalen wird im Gleisbildstellpult über Leuchtdioden in deren Stellfeldern angezeigt.

Viessmann Schaltbus

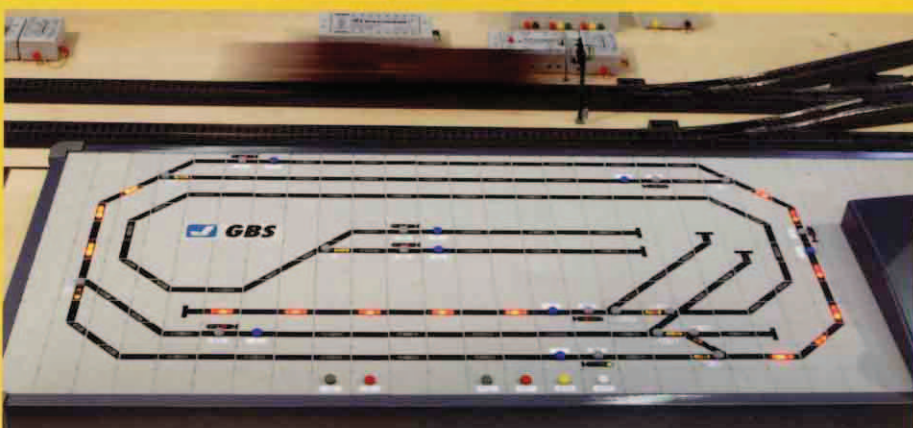
Schaltdecoder für Weichen und Signale erhalten ihre Schaltbefehle nicht mehr über das Gleis, sondern über eine separate Datenübertragung – den Schaltbus. Das ist ein vierpoliges Kabel auf dem mit hoher Geschwindigkeit Daten zu den angeschlossenen Decodern übertragen werden. Die Datenübertragung enthält neben den Nutzdaten auch eine Prüfsumme. Der Empfänger quittiert den Empfang. Das macht die Übertragung und damit den Betrieb auf Ihrer Anlage sicher. Diese bidirektionale Datenübertragung ermöglicht die Autokonfiguration, d. h. die automatische Anmeldung und Vergabe der Decoderadresse.

An den Viessmann-Schaltbus werden auch die Rückmelder angeschlossen. So nutzt der Commander die hohe Geschwindigkeit dieses Bus-Systems für eine schnelle Rückmeldung.



Fahrstraßen werden über eine Start- und eine Zieltaste aufgerufen.

Fahrstraßen leuchten während des Stellens gelb blinkend, gültige Fahrstraßen dauernd gelb, belegte Fahrstraßen hingegen rot.





Ger

Die H0-M



BR 75 von Brawa.

BR 75 von Märklin.



Mischtes Doppel

Modelle der BR 75 von Brawa und Märklin, Liliput und Gützold

Kurze Tenderloks der Achsfolge 1'C'1, von der DRG als Baureihe 75 bezeichnet, fanden sich bei zahlreichen Länderbahnen als universell einsetzbare Maschinen nicht nur für Nebenbahnen.

Bundes- und Reichsbahn konnten lange nicht auf diese Loks verzichten, ebenso wichtig sind sie für den Modellbahner.

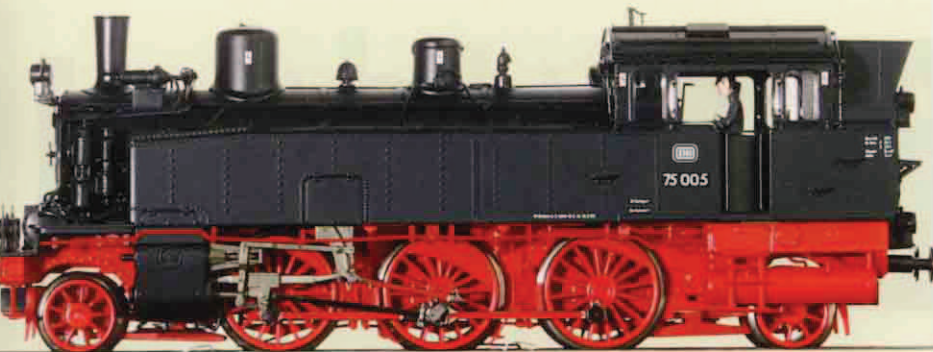


BR 75.4 von Liliput.



BR 75.5 von Gützold.





Brawas filigrane Epoche III-75 005 ist im Bw Aulendorf stationiert. Sie verfügt über Lokführer und Heizer.

Märklins 75 067, ebenfalls vom Bw Aulendorf, zieren seitlich die für eine Heizlok typischen Kreideanschriften.



Ungewohnt, aber für eine Heizlok korrekt fällt die Rauchkammertür-Beschriftung der Göppingerin aus. Sehr schlicht ist die Detaillierung der Pufferbohle.

Brawas 75er-Hinterteil unterscheidet sich in vielen Details wie dem Kohlekasten von der ebenfalls lieferbaren Länderbahn-T 5.



Brawas T 5 zeigt, was heute formenbautechnisch möglich ist. Ihr Gesicht entspricht bis ins Detail einer Epoche III-Lok.

Wie an der Fornt ist auch hinten an der Märklin-Lok nur die Kataster-Nummer 118 angeschrieben.



Die ersten 75er rollten vor über hundert Jahren aus den Werkshallen der Maschinenfabrik von Joseph Anton Maffei in München. Dort hatte man die in Österreich bewährte Idee der symmetrischen Laufwerke für universell einsetzbare Tenderloks aufgegriffen und in Form einer dreifach gekuppelten Nassdampflokomotive mit vorderer und hinterer Laufachse (1'C1') umgesetzt. Die für die badischen Staatsbahnen konstruierten und gebauten Loks (bad. VI b) waren um 1900 wegweisend – kaum ein Jahrzehnt später beschafften auch die Württembergischen (wü. T 5) und Sächsischen Staatsbahnen (sä. XIV HT) derartige Loks. 1914 schob Baden mit der VI c noch eine stärkere und schnellere Heißdampf-Nachfolgerin für die VI b nach. Während dreier Epochen und in über siebzig Jahren Betriebsdienst bewährten sich die von der Reichsbahn ab 1925 als BR 75 eingeordneten, bis zu 90 km/h schnellen Maschinen in allen Arten der Zugförderung. Obwohl primär für den Personen- und leichten Güterverkehr entwickelt und ausgelegt, bewährten sie sich auch vor Eil- und Schnellzügen.

Die Letzten werden die ersten sein – dieser Slogan bestimmte zumindest die Umsetzung der 75er-Varianten ins Modell. Bereits 1964 stellte Gützold seine erste sächsische 75 in H0 vor. Die erheblich weiter verbreitete württembergische Ausführung folgte erst 20 Jahre später als Märklin-Modell. Ebenfalls 1984 erblickte Liliputs badische 75 das Licht der Modellbahnwelt, damals wie die Gützold-Lok nur in Gleichstrom-Ausführung.

Aktuell liefert nun Brawa seine völlig neu konstruierte Württembergerin in den Versionen der Bundesbahn (#40005/40007) sowie der Württembergischen Staatsbahn (#40001/40003) aus. Märklins Modell (# 37133) kam 2004 als Heizlok mit Kamin neu in die Händlerregale. Seit jenem Jahr rollt auch Gützolds Sachsen-75, als Neukonstruktion nun mit vorbildgerechtem Laufwerk, auch über Wechselstromgleise (#40130). Gleichfalls grundüberholt und für das Märklin-System ertüchtigt schickte Liliput schließlich pünktlich zu Weihnachten 2005 seine Badenerin ins Rennen (#L131012/L131015).

Im unmittelbaren Vergleich stellen sich Brawas und Märklins T 5 unseren Testkriterien; aufgrund der artverwandten Bauweise und ihrer Baureihenzugehörigkeit haben wir den Test um die 75er von Liliput und Gützold erweitert.

Optische Beurteilung

Märklin - Derzeit liefert Märklin seine württembergische 75 als Heizlok des Bw Aulendorf zusammen mit einem Kamingerüst aus. Entsprechend dem Verwendungszweck besitzt die Maschine mehr oder minder dezente Altersspuren. Das Fahrwerk der Lok entspricht dem derzeitigen Standard bei Märklin – die Räder sind in einem dunklen Rotton lackiert und die Radreifen brüniert. Der sich daraus ergebende optische Eindruck passt sehr gut zu einer Lok in den so genannten niederen Diensten. Die üblichen Lokschilder fehlen korrekterweise, dafür trägt die Lok die einschlägigen (Kreide-)Beschriftungen mit Inventar- und Loknummer.



Brawa - Nach längerer Vorankündigung rollte Ende März endlich der direkte Konkurrent zur Märklin-Maschine aufs Testgleis: Brawa konstruierte die wendige Württembergerin völlig neu und achtete dabei auch auf die in den jeweiligen Epochen unterschiedlichen Ausführungen etwa der Laternen und des Kohlekastens. Zugleich kann die Maschine im Vergleich zum Märklin-Modell mit einer Vielzahl von aktuell möglichen Details aufwarten: Führerstand mit Einrichtung und Personal, Sandfallrohre bis vor die Radflächen, feine Laternen, Griffstangen, Lattenroste auf den vorderen Wasserkästen und ein halb-voller Kohlekasten.

Fein gestaltet ist auch das farblich gut abgestimmte Fahrwerk, bei dem sogar die Seitenflächen der Radreifen lackiert wurden. Lediglich an einigen Steuerungsteilen fällt anhand leichter Farbunterschiede auf, dass es sich beim Gewerk der BR 75.0 um eine Kunststoff-Metall-Mischbauweise handelt. Zur Verfeinerung der Pufferbohle liegen Brems- und Heizschläuche sowie Kupplungsimitationen bei. Ebenso können die Zylinder mit Kolbenstangen-schutzrohren ausgestattet werden. Insgesamt betrachtet erfüllt das Brawa-Modell höchste Erwartungen.

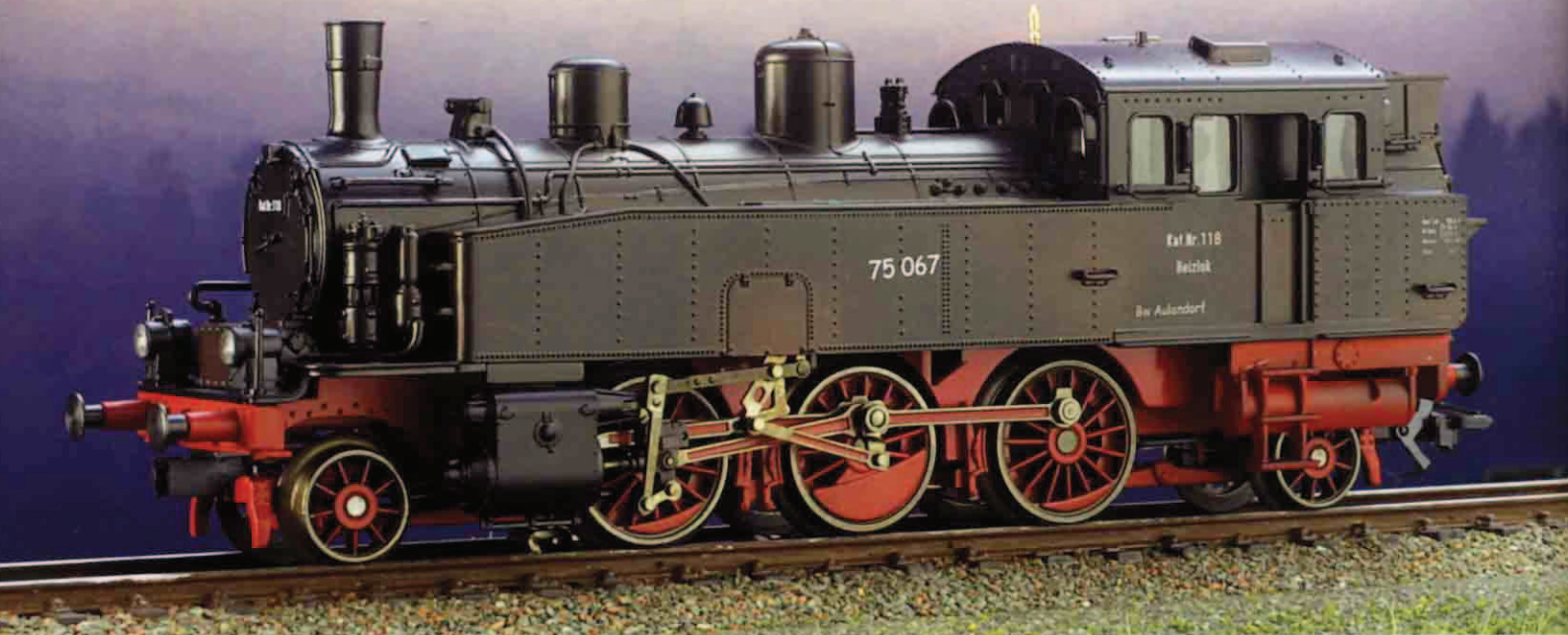
Liliput - Mehr als zwanzig Jahre nach der ersten Auflage der badischen 75er überarbeiteten die Altdorfer ihre aus der Erbmasse des Wiener Unternehmens übernommene Maschine gründlich. Besonders auffällig ist neben kleineren Änderungen am Gehäuse (Freistellen von Leitungen und Anstellgestängen) das komplett erneuerte und vor allen deutlich filigranere Fahrwerk. Leider besitzt die Konstruktion keinen zumindest teilweise eingerichteten Führerstand. Den sichtbaren Motor sollte man aufgrund der großen Seitenfenster mit Personal oder Vorhängen kaschieren. Alle Anschriften und Beschilderungen am Modell sind größenrichtig und gestochen scharf wiedergegeben, auch die seidenmatte Lackierung vermag zu überzeugen.

Güztold - Vor zwei Jahren haben die Sachsen ihr altbewährtes Modell völlig neu konstruiert. Neben korrekt nachgebildetem Führerhaus und Kessel mit zahlreichen einzeln angesetzten Leitungen und Griffstangen verfügt die Maschine nun über ein sehr feines Fahrwerk mit maßstäblichen Treib- und Kuppelrädern, dessen vordere und hintere Laufachse sogar kulissengeführt sind.

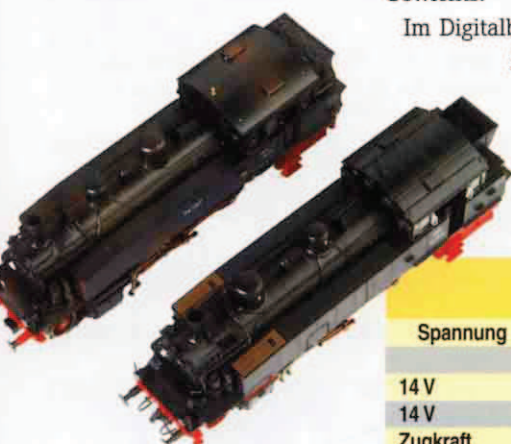
Brawas 75 005 bildet ihr Epoche III-Vorbild in sehr hochwertiger Detaillierung nach.

Optik

	Maße Vorbild	Maße 1:87	Maße Brawa - BR 75	Erreichte Punkte	Maße Märklin Heizlok - BR 75	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Länge über Puffer (mm)	12.200	140,2	140,4	9	140,6	8	10
Pufferhöhe (mm)	1040	12,0	11,7	9	12,6	7	10
Dachhöhe über SO (mm)	4060	46,7	46,6	10	46,1	7	10
Gesamtbreite (mm)	3100	35,6	35,3	9	34,8	6	10
Detaillierung			Ausgezeichnet, Pufferbohlen zurüstbar, Federpuffer	9	Befriedigend, Pufferbohlen- ausrüstung nur graviert	5	10
Laufreddurchmesser (mm)	943	10,8	10,6	9	10,4	8	10
Treibreddurchmesser (mm)	1450	16,7	16,6	10	15,8	5	10
Kuppelachsstand (mm)	4000	46,0	45,6	8	45,2	6	10
Gesamtachsstand (mm)	8700	100,0	101,8	8	102,5	7	10
Raddetaillierung/Spurkranz	-	-	Radsatz brüniert und lackiert, Spurkranz systembedingt hoch	5	Radsatz brüniert, Spurkranz systembedingt hoch	4	5
Farbgebung	-	-	Fahrwerk und Gehäuse korrekt	10	Fahrwerk und Gehäuse korrekt, leichte Alterungsspuren	9	10
Beschriftung	-	-	Sehr detailliert, gestochen scharf	10	Vorbildentsprechend detailliert, scharf	8	10
Lackierung/Bedruckung	-	-	Lackierung sehr gut, Bedruckung sauber	10	Lackierung sehr gut, Bedruckung recht sauber	9	10
Führerstandseinrichtung	-	-	Stehkessel- und Tenderrückwand nachgebildet, mit Lokführer und Heizer	≈5	keine	0	5
Punktzahl Optik				121		89	130



Märklins 75 067 leistet am Ende ihrer Tage nur noch Dienst als Heizlok. Einsätze vor regulären Zügen waren passé. Entsprechend ihres Verwendungszweckes legt Märklin seiner 75 einen Heizkamin bei.



Brawas (vorn) und Märklins T 5 aus der Vogelperspektive. Gegenüber dem „Twen“ aus Göppingen brilliert hier die Remshaldenerin mit großem Detailreichtum.

Alle Anschriften sind größenrichtig und gestochen scharf, berücksichtigt wurden auch die DR-typischen Warnschilder. Das Fahrwerk ist rot durchgefärbt, das Gestänge wurde brüniert.

Fahreigenschaften

Märklin - Analog rollt die Heizlok mit umgerechnet 7 km/h bei 6,5 Volt los. Soll sie sicher durch Weichenstraßen fahren, ist die Spannung auf 7,2 Volt zu erhöhen. Auf dem Tacho stehen dann vertretbare 13 km/h. Bei 14 Volt erreicht Märklins T 5 schon rasante 114 km/h, der Auslauf ist mit 3 cm eher dürftig. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei IC-verdächtigen 175 km/h, der Auslauf hierbei beträgt 14 cm. Für den Anlageneinsatz sind das befriedigende Werte, allerdings sollte man berücksichtigen, dass Märklin eine Heizlok nachbildet – und die steht die meiste Zeit.

Das Zugvermögen der nur 240 g schweren Lok ist ausreichend. Selbst mit schweren Testzügen gab es in der Ebene kaum Probleme, lediglich in den Steigungen der Gleiswendel schleuderte sie aufgrund ihres geringen Gewichts.

Im Digitalbetrieb lässt sich die Lok erwartungsgemäß sehr elegant fahren, gleichwohl sich der Luxus eines mfx-Decoders für eine unter einem Kamin stehende Heizlok nicht erschließt. Immerhin ist die Anmeldung

bei Märklin Systems innerhalb weniger Sekunden und ohne Programmieren erledigt. In Bewegung setzt sich 75 067 digital mit weniger als 4 km/h, die für Weichenstraßen geeignete Dauerfahrgeschwindigkeit liegt bei 8 km/h. Die werkseitig eingestellte Höchstgeschwindigkeit beträgt 191 km/h – mithin weit mehr als das Doppelte des Vorbildwertes von 80 km/h. Der Auslauf beim Drücken der Stopp-Taste beträgt noch 15 cm. Die eingestellten Werte für Anfahr- und Bremsverzögerung fallen hingegen stimmig aus.

Brawa - Bei 7,2 Volt setzt sich Brawas T 5 im Analogbetrieb mit weniger als 4 km/h in Bewegung. Längere Weichenstraßen werden mit 10 km/h bei 8,6 Volt beanspruchungsfrei passiert. Bei 14 Volt erreicht das Modell fast exakt die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit: 81 km/h stehen auf dem Tacho. Der Auslauf beträgt 15 cm. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschine liegt schließlich bei angenehmen 108 km/h, knapp über dem NEM-Richtwert.

Die Zugkraft der 400 g Reibungsgewicht aufbringenden Lok ist mehr als ausreichend. Alle Probezüge wurden auch über komplexere Weichenverbindungen und Gleiswendeln anstandslos befördert.

Digital setzt sich die Württembergerin mit deutlich weniger als 4 km/h in Bewegung, die kleinste auch für lange Weichenstraßen und enge Kurven geeignete Dauerfahr-

Fahrpraxis (analog)

		Brawa BR 75	Erreichte Punkte	Märklin BR 75	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Spannung	Anfahrt	< 4 km/h bei 7,2 V	10	7 km/h bei 6,5 V	7	10
	Langsamfahrt	10 km/h bei 8,6 V	9	13 km/h bei 7,2 V	8	10
	Höchstgeschwindigkeit	81 km/h	10	114 km/h	8	10
14 V	Auslauf	15 cm	9	3 cm	2	10
Zugkraft	Seilrolle Ebene	120g	5	80g	5	5
	Seilrolle Steigung 1:25	90g	10	65g	8	10
	Zug allgemein 1)	15 Wagen	10	15 Wagen*	8	10
Fahrverhalten	Zug spezial 2)	3 Wagen	10	3 Wagen**	5	10
	Strecke	Sehr gut	5	Sehr gut	5	5
	Weichenstraße	Sehr gut	10	Gut	8	10
	Gleiswendel Aufstieg	Sehr gut	5	Befriedigend	3	5
Punktzahl Fahrpraxis	Gleiswendel Abstieg	Sehr gut	5	Gut	4	5
			98		71	100

1) 15 Fal-Wagen (Märklin) + Tachowagen

2) 3 Torpedopfannenwagen (Trix) + Tachowagen

* minimales Schleudern

** Schleudern

geschwindigkeit liegt bei 9 km/h – für eine Dampflok sehr ordentlich. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht 75 005 122 km/h und übertrifft damit die NEM-Norm, die für dieses Vorbild einen Wert von 100 km/h vorschreiben. Im Problemfall sollte man die Stopp-Taste rechtzeitig drücken: Der Auslauf liegt bei rund 40 cm. Bei Brawas T 5 überzeugen die eingestellte Anfah- und Bremsverzögerung vollauf.

Liliput - Im Analogbetrieb setzt sich Liliputs 75.4 bei rund 8 Volt mit umgerechnet 27 km/h in Bewegung. Für eine derartige Maschine eigentlich etwas zu schnell, allerdings kommt es dann auch in größeren Weichenstraßen zu keinerlei Problemen. Bei 14 Volt erreicht die Lok beachtliche 129 km/h und liegt damit außerhalb des nach NEM zulässigen Bereiches. Der Auslauf bei dieser Geschwindigkeit beträgt 19 cm. Kurze verschmutzte oder stromlose Stellen werden so fast unauffällig passiert. Bei maximaler Fahrspannung beschleunigt 75 406 sogar auf 178 km/h. Die Reisenden in verspäteten Nebenbahnzug wird's freuen.

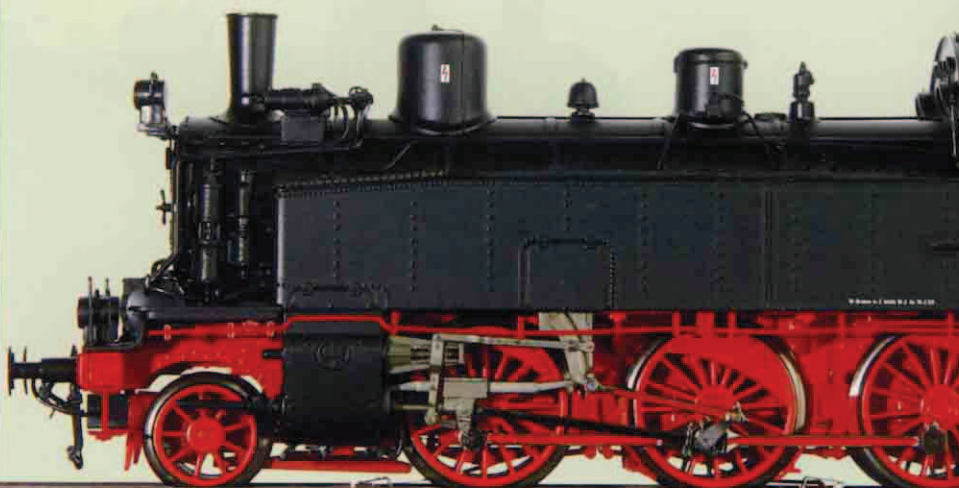
Da Liliputs Maschine mit 320 g zu den eher leichteren Fahrzeugen zählt, verwundert die vergleichsweise geringe Zugkraft nicht. Zwar befördert die Maschine standesgemäße Personen- und leichte Güterzüge anstandslos; bei unseren schweren Testzügen hingegen traten in engen Kurven bereits in der Ebene Probleme mit der Gleishaftung auf und die Lok schleuderte.

Im Digitalbetrieb startet Liliputs bad. VI c sehr langsam. Als kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit empfehlen sich jedoch zur sicheren Passage von Weichenstraßen 10 km/h, die in der zweiten Fahrstufe der Mobile Station erreicht werden. Bei voller Leistung hat es die Badenerin dann jedoch sehr eilig: 140 km/h zeigt der Tacho, auch dies ist deutlich zu hoch. Das Vorbild war mit maximal 90 km/h unterwegs. Nach dem Drücken der Stopp-Taste benötigt das Modell fast 45 cm bis zum Stillstand.

Gütsold - Nahezu lautlos gleitet Gütsolds Sächsin über die Testgleise. Zum Anfahren im Analogbetrieb mit 11 km/h bedarf es einer Fahrspannung von 8,2 Volt. Damit kommt die Lok sicher durch alle Weichenstraßen. Bei 14 Volt erreicht die Maschine umgerechnete 98 km/h und liegt damit leicht oberhalb des von den NEM vorgegebenen Rahmens von +25%. Das Vorbild erreichte lediglich 75 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt schließlich 142 km/h.

Im Digitalbetrieb glänzt 75 555: Die Maschine ist serienmäßig so programmiert, dass sie sich mit weniger als 4 km/h in Bewegung setzt. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit angemessenen 68 km/h festgelegt. Anfah- und Bremsverzögerung überzeugen das Testteam vollauf. Der Auslauf bei raschem Herunterregeln der Mobile Station beträgt 8 cm, das Drücken der Stopp-Taste quittiert die Lok mit sofortigem Stillstand.

Die Zugkraft der 340 g schweren Lok reicht zur Beförderung standesgemäßer Züge auch in größeren Steigungen völlig aus.

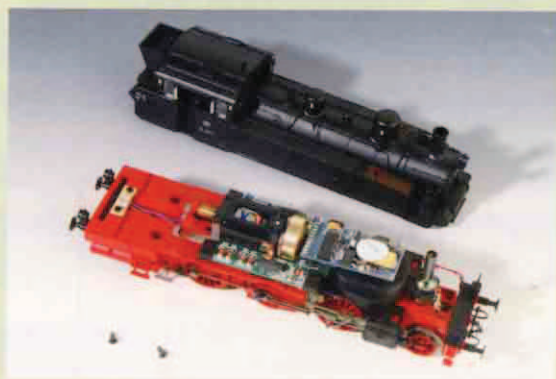


Äußerst detailreich hat Brawa seine T 5 nachgebildet. Selbst die Seitenflächen der Radreifen wurden lackiert.

Märklins Heizlok sieht man bei genauerer Betrachtung die mehr als 20 Jahre alte Konstruktion deutlich an. Für eine Bw-Lok geht das aber in Ordnung.



Nach Abhebeln des Sanddom-Deckels kann das Gehäuse der Märklin-Lok abgenommen werden. Warum aber besitzt eine normalerweise stehende Heizlok einen mfx-Decoder?



Zum Öffnen der Brawa-Maschine werden auf der Unterseite vier Schrauben entfernt. Im Inneren verbirgt sich modernste Technik samt wohlklingendem Sounddecoder (bei #40007).



Für den Test trat Liliputs
Badenerin in Epoche II-
Livree an.

Kein „Quoten-Ossi“:
Gützolds sächsische 75 555
vermag aufgrund des inte-
ressanten Vorbildes auch
westdeutsche Modellbahner
zu faszinieren. Ihr Einsatz-
gebiet war aber stets auf
Sachsen beschränkt.



Wartung

Märklin - Zum Innenleben der T 5 gelangt man nach Entfernen des Sanddomdeckels und dem Lösen der darunter befindlichen Schraube. Nun kann das Gehäuse etwas nach vorn geschoben und dann abgenommen werden. Mfx-Decoder und Motor sind jetzt frei zugänglich.

Brawa - Der Weg ins Innere öffnet sich bei dieser Maschine, nachdem vier Schrauben in der Nähe der vorderen und hinteren Pufferbohle gelöst wurden. Das überwiegend metallene Gehäuse kann man sodann vorsichtig abnehmen. Antriebsstrang, Rauchgenerator und Sounddecoder – getestet wurde die Soundlok (# 43007) – sind

Optik

	Maße Vorbild	Maße 1:87	Maße Liliput - BR 75.4	Erreichte Punkte	Maße Vorbild	Maße 1:87	Maße Gützold - BR 75.5	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Länge über Puffer (mm)	12.700	146,0	145,8	9	12.415	142,7	142,5	9	10
Pufferhöhe (mm)	1040	12,0	12,5	7	1055	12,1	12,0	10	10
Dachhöhe über SO (mm)	3885	44,7	46,4	5	4550*	52,3	52,4	10	10
Gesamtbreite (mm)	3000	34,5	34,6	10	3150	36,2	36,2	10	10
Detaillierung	-	-	Sehr gut, Pufferbohlenaus- rüstung als Zurüstteile	9	-	-	Ausgezeichnet, Pufferbohle zurüstbar	10	10
Lauftraddurchmesser (mm)	990	11,4	10,5	6	1065	12,2	12,2	10	10
Treibraddurchmesser (mm)	1600	18,4	18,4	10	1590	18,3	18,4	10	10
Kuppelachsstand (mm)	4000	46,0	45,7	9	3800	43,7	43,8	10	10
Gesamtachsstand (mm)	8900	102,3	104,0	7	8700	100,0	100,1	10	10
Raddetaillierung/Spurkranz	-	-	Radsatz brüniert und lackiert, Spurkranz systembedingt hoch	5	-	-	Speichen sehr fein, Radsatz brüniert und lackiert,	5	5
Farbgebung	-	-	Fahrwerk und Gehäuse korrekt	9	-	-	Fahrw. und Gehäuse völlig korrekt	10	10
Beschriftung	-	-	Detailliert, größenrichtig, gestochen scharf	10	-	-	Detailliert, größenrichtig, gestochen scharf	10	10
Lackierung/Bedruckung	-	-	Lackierung sehr gut, Bedruckung sehr sauber	10	-	-	Lackierung und Bedruckung ausgezeichnet	10	10
Führerstandseinrichtung	-	-	keine	0	-	-	Keine, Bunte Kabel sichtbar	0	5
Punktzahl Optik				106				124	130

* Abweichende Schornsteinhöhe

dann für Pflege- und Instandsetzungsarbeiten bequem zugänglich.

Liliput - Das Gehäuse der 75.4 ist mit einer einfachen Schraubverbindung befestigt und nach dem Lösen dreier Schrauben daher einfach abzunehmen. Die Wartung von Motor und Getriebe sowie ein eventueller Decodertausch sind nun möglich.

Gützold - Der Weg ins Innere der 75.5 führt über das Führerhausdach. Vor dessen Demontage muss man jedoch zuerst die nur eingesteckten Griffstangen vorsichtig herausziehen. Danach kann es ausgerastet werden und Motor sowie Decoder sind zu Wartungszwecken zugänglich.

Fazit

Klarer Gewinner des direkten Vergleichstests ist zweifelsohne die T 5 von Brawa. Sie erfüllt auch höchste Ansprüche an ein zeitgemäßes Modell. Bei der Soundvariante ist der Spielwert durch den Einbau eines Rauchentwicklers sowie des Soundbausteins deutlich höher. Natürlich hat die Maschine auch einen entsprechenden Preis. Mit 299,50 bzw. 394,50 Euro (mit Sound) liegt das detaillierte Modell an der Schmerzgrenze zahlreicher Modellbahner.

Märklins T 5 sieht man das Alter von 22 Jahren an – zahlreiche Details entsprechen nicht mehr heutigen Erwartungen an hochwertige Modelle. Dennoch ist die 75 in der Version als Heizlok eine Bereicherung zahlreicher Bw-Anlagen, zumal die farbliche Gestaltung insgesamt überzeugt und die Lok gute Rangiereigenschaften aufweist.

Etwas außerhalb der Wertung laufen die Maschinen von Liliput und Gützold. Abgesehen von kleinen Zugkraftschwächen bei ersterer sind beide Modelle optisch und technisch für Freunde der entsprechenden Vorbilder vollauf zu empfehlen.

Roman Lohr

Modelle im Test

Glütesiegel

3. eiter

magazin

Glütesiegel

3. eiter

magazin

Glütesiegel

3. eiter

magazin

Glütesiegel

3. eiter

magazin

Bewertung

Punkte	Märklin	Brawa	Liliput	Gützold	Maximalwerte
Optik	89	121	106	124	130
Fahreigenschaften	71	98	67	95	100
Gesamtwertung	160	219	173	219	230
Urteil	Befriedigend (69,6%)	Sehr gut (95,2%)	Gut (75,2%)	Sehr gut (95,2%)	

Bewertung: Brawa: 219 von 230 Punkten: ★★★★★ Sehr gut
Märklin: 160 von 230 Punkten: ★★★ Befriedigend
Liliput: 173 von 230 Punkten: ★★★★★ Gut
Gützold: 219 von 230 Punkten: ★★★★★ Sehr gut
Damit sind Brawas T 5 und Gützolds XIV HT unsere neuen Referenzmodelle für künftige Tests.

Bewertungsschema und Kategorie

	Einstelger	Standard	Exklusiv
★	bis 24 %	bis 39 %	bis 69 %
★★	ab 25 %	ab 40 %	ab 70 %
★★★	ab 40 %	ab 60 %	ab 75 %
★★★★	ab 60 %	ab 75 %	ab 90 %
★★★★★	ab 75 %	ab 90 %	ab 98 %

Preis-Leistungs-Verhältnis

Alle Hersteller ordnen ihre 75er als Standard-Fahrzeuge ein, wenngleich Märklin und Brawa nach heutigen Gesichtspunkten detaillierungstechnisch das untere bzw. obere Ende dieser Kategorie bilden. Dementsprechend eine allgemeingültige Preisschiene für solche Modelle zu finden, fällt nicht leicht. Ein gutes Modell sollte unserer Meinung nach etwa 180-230 € kosten, sehr gute Fahrzeuge in normaler Ausstattung bis zu 300 €; Soundloks auch mehr. Der Richtpreis von 245 € für die Göppingerin geht aufgrund von mfx-Decoder und Heizkamin in Ordnung und bestätigt das befriedigende Testergebnis hinsichtlich Optik und Technik. Brawas 75er liegt mit UVPs von knapp 300 bzw. 400 € (mit Sound) deutlich höher, kann aber mit zeitgemäßer Top-Detaillierung, sehr guten Fahreigenschaften und als Soundlok mit hervorragendem Klang punkten, was ihr hinsichtlich des Preis-Leistungs-Verhältnisses jeweils ein „Sehr Gut“ einbringt.

Liliputs und Gützolds Modelle liegen mit Richtpreisen von 222 bzw. 249 € annähernd auf dem Niveau der Märklin-Lok, sind dieser jedoch optisch überlegen. Auch sie können wir daher in Anbetracht der Testbewertung als „sehr empfehlenswert“ aus dem Test entlassen.

Oliver Strüber

Fahrpraxis (analog)

		Liliput - BR 75.4	Erreichte Punkte	Gützold - BR 75.5	Erreichte Punkte	Maximale Punkte
Spannung	Anfahrt	17 km/h bei 7,1 V	7	11 km/h bei 8,2 V	9	10
	Langsamfahrt	27 km/h bei 8,0 V	5	13 km/h bei 8,7 V	8	10
14 V	Höchstgeschwindigkeit	129 km/h	5	98 km/h	9	10
14 V	Auslauf	19 cm	10	20 cm	10	10
Zugkraft	Seilrolle Ebene	55g	3	90g	5	5
	Seilrolle Steigung 1:25	35g	5	75g	10	10
	Zug allgemein 1)	15 Wagen*	8	15 Wagen	10	10
	Zug spezial 2)	3 Wagen**	4	3 Wagen	10	10
Fahrverhalten	Strecke	Sehr gut	5	Sehr gut	5	5
	Weichenstraße	Gut	8	Sehr gut	9	10
	Gleiswendel Aufstieg	Befriedigend	3	Sehr gut	5	5
	Gleiswendel Abstieg	Gut	4	Sehr gut	5	5
Punktzahl Fahrpraxis			67		95	100

1) 15 Fal-Wagen (Märklin) + Tachowagen
2) 3 Torpedopfannenwagen (Trix) + Tachowagen

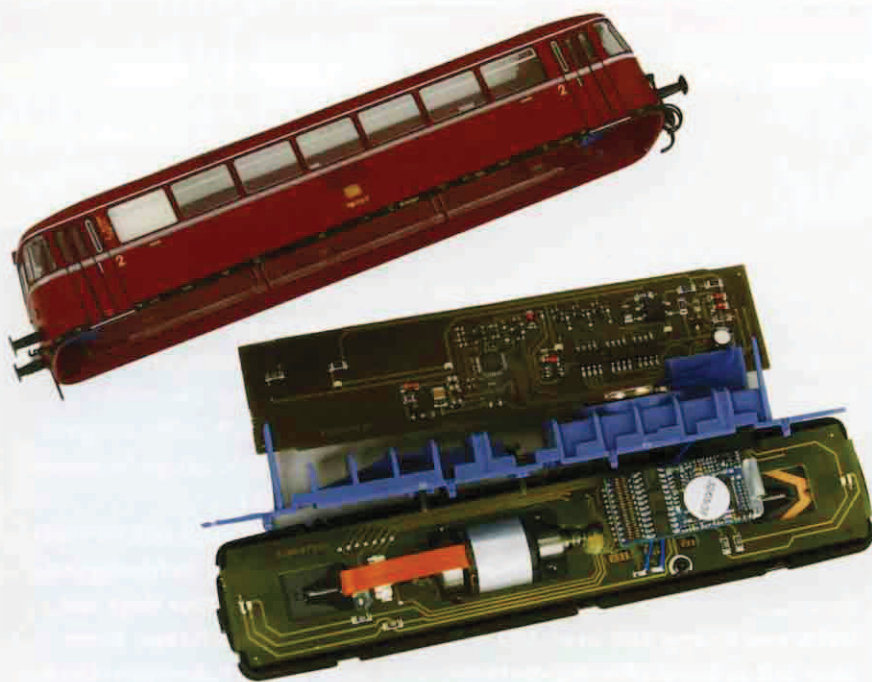
* minimales Schleudern
** Schleudern



Brummer in Rot

Der Schienenbus BR 798/998 von Märklin

Lange haben Märklin-Freunde nach der Produktionseinstellung des alten Schienenbusses auf einen modernen Nachfolger aus Göppingen warten müssen. Nach jahrelangem Hoffen präsentierte Märklin Anfang 2006 eines der diesjährigen Neuheiten-Highlights, zunächst in der Epoche IV-Version mit Sound (#39980). Wir sind eingestiegen und haben eine Probefahrt mit dem kleinen Roten unternommen.



Der Motor verbirgt sich tief im Inneren des Schienenbusses.

Optik und Maßstäblichkeit

Im seidenmatten Purpurrot vermag der Schienenbus auf den ersten Blick zu begeistern. Dieser gute Eindruck wird verstärkt, sobald man sich Gravuren und Detaillierung von Motor- und Steuerwagen genauer ansieht. Die Signalhörner sowie die frontseitigen Kupplungshaken und Steuerstromkabel sind extra angesetzt. Nachrüsten kann man je vier Bremsschläuche.

Beschriftung und Bedruckung sind Größenrichtig und konturenscharf, auch an schwierigen Partien wie den Fensterrahmen, Falttüren oder umlaufenden Zierstreifen. Die Verglasung sitzt passgenau; an die Frontfenster wurden die Stege angespritzt und rot lackiert, was bei Betrachten aus kurzer Distanz durch leichte Fugenbildung auffällt.

Im Inneren ist der durch die Frontscheiben gut sichtbare Arbeitsplatz des „Brummer-Piloten“ nachgebildet und wie die restliche Bestuhlung in einem hellen Blauton gehalten. Etwa ein Drittel des Platzes nimmt der bei eingeschalteter Innenbeleuchtung leider gut sichtbare Lautsprecher der Soundversion ein.

Digitales Fahren

Die Soundversion reizt natürlich zum digitalen Fahrbetrieb. Doch auch analog meistert er alle Konstellationen der C-, K- und M-Gleise.

Der kompakte C-Sinus-Motor ist tief im Inneren des Triebwagens verborgen und treibt über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe beide Achsen an. Dank mfx-Technologie meldet sich 798 716 selbstständig an Mobile und Central Station an; für den Betrieb mit der Control Unit 6021 und anderen Zentralen ist werkseitig die Adresse 60 eingestellt.

Digital sind die Werkseinstellungen überzeugend: Bei minimal aufgedrehtem Regler setzt sich der Schienenbus dank der programmierten Anfahr- und Bremsverzögerung langsam und seidenweich mit etwa 2-3 km/h (analog: 3 km/h bei 7,2 V) in Bewegung. Dann steigert er seine Fahrgeschwindigkeit kontinuierlich und ohne Sprünge. Die Vmax des Vorbildes (90 km/h) wird im Analogbetrieb bei 16 V erreicht, hierbei



beträgt der Auslauf bei schnellem Zurückregeln immerhin noch rund 8 cm. Das Modell lässt sich noch weiter bis auf 139 km/h (digital: 128 km/h) beschleunigen und liegt damit mehr als 20 km/h über dem von den NEM vorgegebenen Grenzwert.

Sound und Licht

Vor allem der sehr gelungene Sound lässt das Fahren dank des leisen Antriebs zu einem Erlebnis werden. Im Stillstand brabbelt der Motor ruhig vor sich hin, beim Anfahren kommen die gut nachempfundenen Charaktereigenschaften der beiden Dieselmotoren hinzu – samt der typischen kurzen „Aussetzer“ beim Hochschalten und dem Bremsenquietschen. Märklin Systems-Nutzer kommen zudem in den Genuss von Glocke, Abfahrtspfiff sowie des Klacks beim Türemschließen.

Wie üblich ist die Beleuchtung digital ein- und ausschaltbar; analog ist sie stets „an“. Die Stromübertragung zwischen beiden Wagen erfolgt per stromführender Kupplung, deren glänzender Kupferstreifen aber störend wirkt. Optional kann die Schluss-/Frontbeleuchtung des Motorwagens zum Steuerwagen hin vorbildgerecht ausgeschaltet werden. So wird ein flexibler Schienenbusbetrieb mit und ohne Beiwagen möglich.

Fazit

Märklins „Neuer“ ist rundum gelungen. Sowohl fahrtechnisch wie auch optisch ist er auf der Höhe der Zeit. Im Zusammenspiel mit der konsequent angewandten Metalltechnologie sowie dem vorbildlichen Sound rechtfertigt dies die UVP von 349,00 € für das tönende Gespann aus Motor- und Steuerwagen.

Oliver Strüber



Zwischen VT und VS sitzt die stromführende Spezialkupplung mit auffälliger Kupferbahn.



Zum Zurüsten der Fronten liegen passgenaue Bremsschläuche bei.



Die Stromabnahme erfolgt wie gewohnt; der Haftreifenwechsel erfordert eine weitgehende Demontage des Fahrzeugs.

Sowohl Lackierung als auch Bedruckung sind rundum äußerst akkurat ausgefallen.

Bewertung

Plus:

Mäßstäbliche Ausführung, saubere Lackierung, Bedruckung und Beschriftung, bündig eingesetzte Scheiben, sehr gutes, leises Fahrverhalten, stimmige Decoder-Werkseinstellung, hervorragender Sound mit sinnvollen Zusatzgeräuschen, Stirnlicht zwischen VT und VM ausschaltbar, passgenaue Bremsschläuche zum Zurüsten.

Minus:

Sounddecoder gerade bei beleuchtetem Modell gut sichtbar, Streben in den Frontscheiben mit geringem Spaltmaß, gewählte Betriebsnummern nicht ganz stimmig, Haftreifenwechsel sehr umständlich.

Bewertung:

★★★★★ Vier von Fünf Sternen



Keine Angst vor

Der Einstieg in die

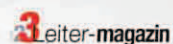
Mittlerweile schon über zwanzig Jahren her und damals eine kleine Revolution für die Modellbahn: 1985 stellte Märklin erstmals sein digitales Steuerungssystem vor, das den Betrieb der kleinen Züge in neue Bahnen lenken und vor allem mit neuen Spielmöglichkeiten ausstatten sollte. Schnell zogen auch andere Anbieter nach; „Digital“ wurde bald zum Schlagwort für Modellbahnevolution und Modernität. Doch auch jetzt ist für einige noch immer die Hemmschwelle zum digitalen Modellbahnspiel hoch – zu Unrecht! Denn trotz vieler Komponenten und Systeme gibt es ihn nach wie vor – den einfachen Weg zum digitalen Glück. Es muss eben nicht immer sofort die komplette Umrüstung sein. In unserer neuen Serie wollen wir Sie bewusst an die Hand nehmen und Ihnen die Möglichkeiten und Grenzen der „digitalen Modellbahneritis“ aufzeigen. „Alte Hasen“ dürfen natürlich gerne weiterblättern ...

Der Einstieg

Der Weg zu „Wechselstrom und Digital“ ist heute eigentlich ganz einfach: Man braucht nur in den Laden zu gehen und sich eine digitale Startpackung (heute in der Regel mit Märklins Mobile Station) zu kaufen – schon kann man in die Welt der Modellbahn-Bits und -Bytes einsteigen. Doch Halt! Es gibt ja auch noch andere Wege – und die wollen wir Ihnen im Rahmen unserer neuen Serie über die „Grundlagen des Digitalbetriebes“ näher bringen.



Moderne Digitalkomponenten in vielfältiger Form, doch was brauche ich wirklich zu meinem persönlichen digitalen Glück?





Der digitale Einstieg für den Wechselstrombahner erfolgt heute meist mit einem Startset samt Mobile Station, hier die Feuerwehr-Packung von Märklin.



Für den gehobeneren Geschmack – und den besser gefüllten Geldbeutel – hat Märklin preislich attraktive Mega-Startpackungen mit zwei Zügen im Angebot.

Märklins Central Station ist nur eine der Möglichkeiten, „viel“ Digitalbetrieb zu machen – die Mitbewerber wie Uhlenbrock, Zimo und demnächst ESU sowie Viessmann bieten ihrerseits attraktive Zentralen an.



Die Vorzüge des digitalen Modellbahnbetriebes sind heute wohl den meisten bekannt: Gleichzeitiges Fahren mehrerer Loks in nur einem Stromkreis ohne aufwändige Schaltungen, diverse Sonderfunktionen (von Licht über verschiedene Geräusche und gegebenenfalls Dampf oder bewegliche Pantographen) und besonders sanftes, sogar individuell einstellbares Fahrverhalten. Hinzu kommen die Möglichkeiten, ganze Fahrstraßen oder Blockabschnitte digital zu steuern oder auf diese Weise die Beleuchtung dem Tagesrhythmus anzupassen oder überhaupt den Schaltungsaufwand geringer zu machen – um nur einige der Vorzüge zu nennen.

Auf der anderen Seite sehen viele gestandene Modellbahner oder Hobby-Neulinge sofort die mitunter nicht geringen Mehraufwands-Kosten dieser technischen Innovationen. Sicherlich, wer viel will, muss auch entsprechend tief in die Tasche greifen. Es gibt allerdings auch einfache und preiswertere Möglichkeiten zum digitalen Glück.

Wieviel Digital brauche ich?

Daher steht am Anfang natürlich eine Frage – und die muss jeder für sich selbst beantworten: Was will ich überhaupt? Nur digital fahren und mich dabei an den Vorzügen der Digitaltechnik wie den diversen Sound- und Lichtfunktionen der Fahrzeuge erfreuen oder auch den Anlagenbetrieb mit Weichen, Signalen, Lampen, etc. digital steuern?

Eine Gewissensfrage, fürwahr, die auch von der Größe der geplanten oder bestehenden Anlage abhängig ist. Doch man muss ja schließlich nicht von Anfang an den ganz großen Ein- oder Umstieg wagen, sondern kann sich Stück für Stück mit der Materie vertraut machen und dann gezielt weitere Anschaffungen tätigen. Alles ist machbar.

Angesichts der Vielzahl der Möglichkeiten, die heutzutage von den verschiedensten größeren und kleineren Herstellern der Digitalwelt offeriert werden, und der daraus resultierenden Komplexität ist es mehr als verständlich, dass viele Betreiber bereits fest aufgebauter mittlerer oder größerer analoger Heimanlagen bislang von einer Digitalisierung Abstand nahmen.

Hobbyeinsteigern hingegen wird die digitale Modellbahn sozusagen schon mit in die Wiege, also in die Startpackung, gelegt. Nicht nur unschwerflich wird damit aber gleichzeitig auch das Festlegen auf ein ganz bestimmtes Digitalsystem impliziert – ein kluger und marktpolitisch äußerst verständlicher Schachzug getreu dem Motto „Wer einmal M... kauft, wird immer M... kaufen“. Aber nichtsdestotrotz gilt auch oder gerade im Hinblick auf die Digitaltechnik: Auch andere Mütter haben schöne Töchter, die vieles genauso gut, wenn nicht gar besser oder anders können als die Produkte des Marktführers – und dies oftmals zu deutlich niedrigeren Preisen bei größerer Flexibilität und Leistungsumfang.

„Digital Junior“ und „Digital Classic“

Unsere neue Serie, zu der wir ab den kommenden Ausgaben immer wieder umfangreiche Einzelartikel oder mehrteilige Beitragsfolgen bringen werden, will vor allem zwei Gruppen der Wechselstrom-Modellbahner ansprechen:

Zum einen ist dies der Neu- oder Wiedereinsteiger ins Modellbahnhobby, der in unserem Falle in der Regel mit einer Märklin-Startpackung samt Mobile Station, wenn nicht gar einem der neuen Mega-Startsets mit Central Station, seine (ersten) Schritte in der Digitalwelt wagt.

Zum anderen werden wir uns auch mit gezielten Beiträgen an diejenigen Modellbahner unter uns wenden (und davon gibt es gar nicht mal so wenige), die bislang schon eine analoge Wechselstromanlage oder -sammlung besitzen und in absehbarer Zeit auf Digitalbetrieb umsteigen wollen.

Selbstverständlich kommen auch die fortgeschrittenen Digitalanwender weiterhin auf Ihre Kosten – und: Querlesen ist selbstverständlich erlaubt.

In diesem Sinne: Bis demnächst in Ihrem 3Leiter-Magazin.

Michael Kratzsch-Leichsenring, Oliver Strüber

Haben Sie Anregungen, Fragen oder Wünsche zu unserer neuen Artikelserie?

Teilen Sie uns mit, was wir Ihrer Meinung nach zusätzlich berücksichtigen sollen oder wo Sie gerne Schwerpunkte gesetzt sehen wollen. Wir werden uns bemühen, Ihre Vorschläge so gut wie möglich in die Artikelkonzeption einzuarbeiten. Aber bitte haben Sie ein wenig Geduld: Wir können nicht alles gleichzeitig bringen, sondern nur nach und nach und nach Maßgabe der Allgemeingültigkeit. Ihre Anregungen – bitte nur in schriftlicher Form – richten Sie an unsere Redaktionsanschrift: 3Leiter-Magazin, Weserstraße 15, 44807 Bochum oder per Email an:

redaktion@dreileiter-magazin.de



Das Digitalvergnügen hört nicht bei Fahrzeugen und Anlagensteuerung auf. Auch Funktionszubehör wie der Märklin-Kran kann digital zeigen, was in ihm steckt.

Foto: Michael Kratzsch-Leichsenring

Dampf, Sound und Licht – Faszination des Modellbahnspiels. Die Digitaltechnologie macht es möglich! Anlagenbau: Ulrich Gröger; Foto: Markus Tiedtke



Rangiermeisterin

Lenz' V 36 für Punktkontaktler

Für viele Wechselstrombahner ist die V 36 aus dem Hause Lenz aufgrund ihrer feinen Detaillierung und der vielfältigen Möglichkeiten der Rangierkupplung ein Wunschmodell. Leider bietet Lenz sein Prachtstück nicht für die Freunde des Mittelleiter-Betriebes an. Wir zeigen, wie Sie dennoch nicht auf die Lok und ihre Rangiermöglichkeiten verzichten müssen.

Überlegungen vorab

Grundsätzlich sollte man sich vor dem Umbau fragen, ob man die Lok nur einfach für den Wechselstrombetrieb ertüchtigen möchte oder ob sie auch nach Abschluss der Arbeiten noch über das volle Funktionsspektrum der Rangierkupplung verfügen soll. In letzterem Falle setzen der Betrieb der Lok und das Funktionieren der fernbedienbaren Kupplung aufgrund des weitergenutzten Lenz-Decoders das Vorhandensein einer multiprotokollfähigen Digitalzentrale wie der Intellibox von Uhlenbrock voraus.

Da die V 36 nur über relativ wenig Platz zwischen Lokunterseite und Punktkontakten verfügt, ist ein flach bauender Schleifer nötig. Hierzu empfiehlt sich ganz besonders der lauruhige Silencio-Schleifer von Brawa (#2225), der für diesen Umbau zur Anwendung kam.

Ferner sollte man sich vor Beginn der Arbeiten auch noch eine Hartpapierplatine besorgen, wie sie beispielsweise Conrad Elektronik im Programm führt (# 527629-52).





Umbauschritte

Als erstes nimmt man die Bodenplatte mit der Getriebeabdeckung vom Fahrzeug ab. Der zur Fahrzeuginnenseite stehende Teil der Getriebeabdeckung und der nach unten zum Gleis liegende Deckel müssen sodann vorsichtig entfernt werden. Das geht einfach, da dieses Teil aus Kunststoff

besteht. Zum Abhebeln eignen sich beispielsweise ein scharfes Bastelmesser und eine kleine Feile.

Als nächstes widmet man sich dem Brawa-Schleifer, an dem man durch Aufbiegen der Halteklammern die braune Halteplatte entfernt.

Die Lenzsche V 36 ist gemäß der Firmenphilosophie allein für den Gleichstrombetrieb konzipiert; kon-

Der Rangierspaß mit der feinen Lok und ihrer fernsteuerbaren Kupplung ist ein Genuss für jeden betriebsorientierten Wechselstrombahner.



1. Die Bodenplatte mit der Getriebeabdeckung wird entfernt, ...

2. ... ebenso die Abdeckung des Getriebes.

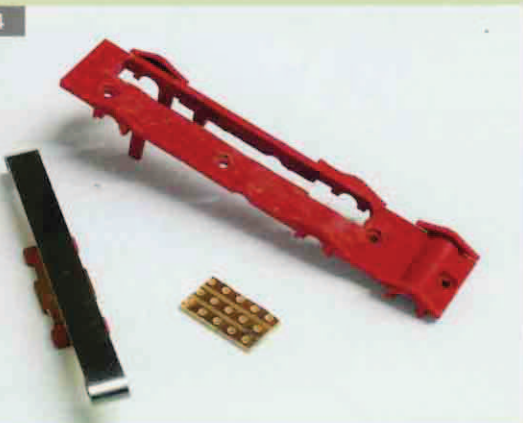
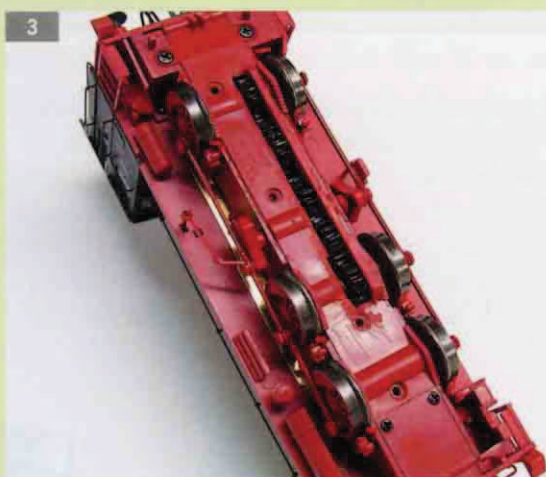
Basteltipp

Die etwas grell blauweiß strahlenden LEDs der V 36 können mit einem Stück matt-durchsichtigem Papier, wie man es in Bastelläden z. B. zum Bau einer St. Martins-Lampe bekommt, abgedeckt und so in ihrer Intensität verringert werden.

3. Nun sind die Zahnräder und der geringe, zur Schleiferbefestigung vorhandene Raum sichtbar.

4. Zur Stromversorgung kommt Brawas Silencio-Schleifer zum Einsatz, zudem ein Stück Lochrasterplatine.

5. Die Leiterplatine wird so unter den Schleifer gelötet, dass dieser später mittig über den Pukos liegt, gleichzeitig aber auch das Getriebe der Lok nicht behindert.



strukturelle Vorbereitungen für eine mögliche Wechselstromversion gibt es daher nicht. Dies zeigt sich auch beim Aufbau des Getriebes und der Befestigung der Bodenplatte. Da die für die Befestigung des Silencio-Schleifers nutzbare Schraube nicht mittig im Fahrzeugboden sitzt, wird zunächst die Anfertigung einer etwas größeren Halteplatte nötig, auf die der Schleifer anschließend aufgelötet wird. Hierzu kommt die Conrad-Platine zum Einsatz, aus der ein entsprechend großes Stück herausgesägt wird. Da diese Lochrasterplatine einseitig mit metallischen Streifen versehen ist, kann man den Schleifer problemlos mit seiner Metallhalteplatte darauf auflöten.

Die genaue Position des Bohrlochs zur Befestigung der neuen Halteplatte wird durch Versuch ermittelt. Wichtig ist, dass vor allem die Zahnräder der ersten und letzten Achse nicht durch den Schleifer behindert werden. So muss sich der Schleifer auf jeden Fall ohne Behinderung der Zahnräder bis auf die Bodenplatte drücken lassen.

Unabdingbar für einen kurzschlussfreien Betrieb ist auch das zusätzliche Biegen der Schleiferfedern kurz vor der Halteplatte. Wird dies nicht gemacht, kann die Lok durch die erhöhten Pukos an den Weichen aus dem Gleis herausgehoben werden. Aber Achtung: Dies ist eine echte Fummelarbeit und der Biegevorgang sollte nur mit äußerster Vorsicht vorgenommen werden, damit der dünne Metallstreifen nicht versehentlich bricht oder an der falschen Stelle ein Knick auftritt.

Je nach gewähltem Befestigungspunkt ist zum Anbringen des Schleifers gegebenenfalls eine etwas längere Schraube erforderlich, wie sie wohl jeder Bastler in seinem Fundus hat.



Da der fertig montierte Schleifer auf die Gehäusebefestigungsschrauben gedrückt wird, müssen diese zuvor isoliert werden. Zumindest für die ersten Fahrversuche reicht hierzu schwarzes Isolierband aus. Für einen Langzeitbetrieb sollte man jedoch nach einer anderen, haltbareren Lösung suchen.

Nun fehlt nur noch der Anschluss des Schleifers an den Decoder und damit die Stromversorgung der Lok. Hierzu wird ein Kabel vom Schleifer durch eine seitliche Öffnung unauffällig in das Lokgehäuse geführt und passend abgelängt. Am Decoder selbst lötet man eines der Kabel, die von beiden Räderseiten kommen, ab und verbindet es mit dem Kabel zum Schleifer. Schließlich werden beide gegeneinander isolierten Räderseiten noch zur guten Masseversorgung mit einem Kabel verbunden.

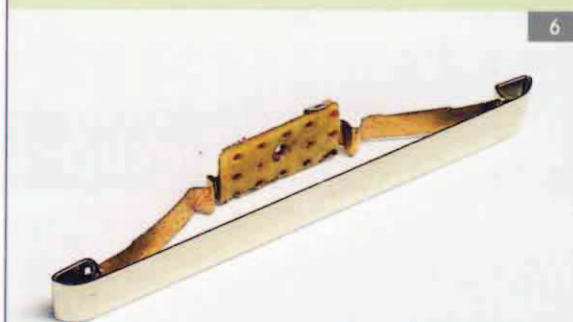
Betriebseinsatz

Schon kann die Lok in den Rangierdienst gehen. Zu ihrem Betrieb ist wie erwähnt eine Multiprotokollzentrale nötig, da der in der Lok verbliebene Decoder weiterhin nur DCC versteht.

Im Normalfall bewältigt die Lok alle C- und K-Gleise. Bei ersteren rumpelt die V 36 bauartbedingt aufgrund ihrer Radsätze mit niedrigen Spurkränzen lediglich bei extremer Langsamfahrt etwas in das Herzstück der schlanken Weichen. Etwas holperiger geht es auf M-Gleisen zu; fährt man hier zu schnell, kann es zu ungewolltem Abkuppeln oder zu Entgleisungen kommen. Ansonsten ist der Rangierspaß mit der feinen Lok und ihrer fernsteuerbaren Kupplung natürlich ein Genuss für jeden betriebsorientierten Wechselstrombahner.

Text und Modellbau: Frank Heepen
Fotos: Frank Heepen, Oliver Strüber

Umbau von Loks



6. Die Schleiferfedern werden kurz vor der Halteplatte umbogen, damit die Lok später nicht durch die Weichenpukos aus dem Gleis gehellt wird.

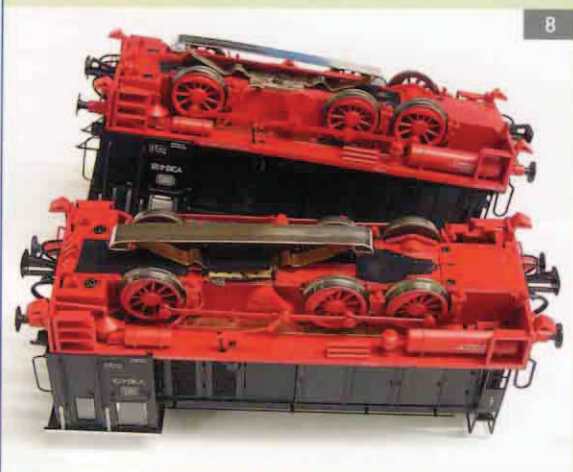


Benötigtes Werkzeug

- Bastelmesser
- Kleine Feile
- Kleiner Schraubendreher
- Modellbausäge oder Trennschleifer
- Lötkolben

Benötigte Bauteile

- V 36 von Lenz
- Silencio-Schleifer (Brawa #2225)
- Hartpapierplatine (Conrad #527629-52)



7 & 8. Mit Isolierband wird der Schleifer gegenüber den Gehäusebefestigungsschrauben isoliert.

Mit ihren hervorragenden Laufeigenschaften und der fernsteuerbaren Kupplung eignet sich die detaillierte Lok hervorragend für Rangieraufgaben.



Einzigartiges Multit

Die Elektro- und Akku-Rangierlok der BR

Ende der 20er-Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn die meisten ihrer von München ausgehenden Bahnstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt. Nur noch über einigen Abstellgruppen sowie verschiedenen Anschlüssen der Industrie fehlte der Fahrdrabt. Um auch in diesen Bereichen sowie in den elektrifizierten Münchener Bahnhöfen rationellen Rangierbetrieb ohne zusätzliche Dampfloks durchführen zu können, bestellte die Deutsche Reichsbahn im Juni 1928 eine neue Bauart einer elektrischen Rangierlok: die E 80.

Konstruktion

Die Konstruktion der Loks war in dieser Form neuartig für die Reichsbahn – und sollte es auch in Zukunft bleiben: Schließlich handelte es sich doch bei den insgesamt fünf beschafften Maschinen der BR E 80 um Fahrzeuge, die sowohl unter der Oberleitung als auch in den nicht elektrifizierten Gleisen operieren konnten; auf letzteren sorgten die in den Vorbauten untergebrachten Akkumulatoren für die nötige Energie. Entweder stationär oder während der Fahrt

unter dem Fahrdrabt konnten sie aufgeladen werden. Zur besseren Zugänglichkeit besaßen die langgestreckten Vorbauten zweiteilige Abdeckungen, deren vorderer Abschnitt abgeklappt werden konnte. Der mechanische Teil der Lokomotiven kam vom Münchener Lokbauer J. A. Maffei, die elektrische Ausrüstung von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW). Um die hohen Gewichte des elektrischen Antriebsteils sowie der 30 t schweren Akkumulatorbatterien auf engem Raum unterbringen zu kön-

Roco ist mit der E 80 eine perfekte Miniatur eines interessanten und vielseitigen Vorbild-Fahrzeuges gelungen, das auch mit guten Fahreigenschaften glänzt.



nen, wurden die E 80 als sechssachsige Loks mit je zwei dreiachsigen Drehgestellen ausgeführt. Deren jeweils äußere Achsen wurden von je einem Tatzlagermotor angetrieben, die Mittelachse war als Laufachse ausgebildet. Der durchgehende schwere Brückenrahmen, in dessen Mitte Führerstände und Geräteraum untergebracht waren, stützte sich in je drei Punkten auf den nicht miteinander gekuppelten Drehgestellen ab. Passend zum vorgesehenen Aufgabenbereich liefen die 15400 mm langen Loks 40 km/h.

Einsätze

Die erste Lok, E 80 03, wurde bereits am 15. Mai 1930 an die DRG abgeliefert, bis zum Herbst folgten die weiteren vier Maschinen. Ihr Einsatzbereich blieb stets auf den Rangierdienst in München Hbf, -Laim und -Süd, den Verschub im Abstellbahnhof und Betriebswagenwerk Pasing sowie die von dort ausgehenden Anschlussgleise beschränkt. Seltener waren kurze Übergabezüge auf dem Münchener Südring.



Die Akku-Ladeleistung reichte dabei für einen bis zu achtstündigen Rangiereinsatz ohne Fahrleitung. Folglich waren vor allem die Bereitstellung von Reisezug- und Güterwagen sowie deren Verschub die Hauptaufgabenbereiche der interessanten Baureihe. E 80 04 fiel 1944 einem Bombenangriff zum Opfer, alle anderen Maschinen gelangten 1949 zur Deutschen Bundesbahn, welche sie seit Anfang der 50er-Jahre wieder – nach Aufarbeitung der Kriegsschäden – in ihren angestammten Einsatzbereichen Dienst verrichten ließ. Der Ursprungs-Stromabnehmer mit zwei weit auseinander liegenden Schleifleisten wich hier bald dem neuen Einheitsstromabnehmer mit einem Schleifstück. Trotz recht guter Bewährung galten die E 80 bei der Bundesbahn als unterhaltungsaufwändige Splitter-

Rocos E 80 05 ist mit einem kurzen Übergabe-Güterzug (Leig-Einheit: Fleischmann, Behältertragwagen: Roco) unterwegs im Münchener Raum.

SSW und Maffei schufen ab Ende der 20er-Jahre für den Rangierdienst im Münchener Raum fünf E 80. Am 19. Juli 1935 legt E 80 01 eine kurze Rangierpause ein. Aufnahme: Hermann Maey, Slg. H. Brinker



E 80 04 wurde bei einem Bombenangriff 1944 zerstört. Charakteristisch für die Reichsbahnzeit war der Stromabnehmer mit zwei Schleifstücken. Aufnahme: Hermann Maey, Slg. H. Brinker





1957 rangiert E 80 01 mit Akkuleistung drei Schnellzugwagen in die Halle des Betriebswagenwerks Pasing. Foto Dr. G. Scheingraber, Slg. H. Brinker

Die Umsetzung der Proportionen, die Lackierung und die Bedruckung sind ohne Fehl und Tadel.

bauart, weshalb sie bereits 1959 und 1960 aus dem Verkehr gezogen wurden. Zudem stand mit der V 60 eine ausgereifte Nachfolgerin in großer Stückzahl zur Verfügung.

Ein Jahr mehr schaffte E 80 01, die bereits 1938 von den ursprünglich verbauten anfälligen Quecksilberdampf- auf Selen-Gleichrichter umgebaut worden war. 1957 hatte sie statt dieser nun einen neuen 800 kW-Silizium-Gleichrichter von Siemens erhalten, dessen Verwendbarkeit im Eisenbahnbetrieb im Hin-

blick auf den späteren Einsatz in Mehrsystemlokomotiven erprobt werden sollte. Das macht die E 80 01 zur ersten Lok mit einem Silizium-Gleichrichter und somit zu einem Pionier der modernen Elektrotraktion. Nach Abschluss der Versuche erfolgte ihre Ausmusterung am 3. Juni 1961. Überlebt hat leider keine der interessanten Maschinen.

Oliver Strüber





Die E 80 im Modell

Mit der E 80 in der grünen Epoche III-Ausführung hat die Modelleisenbahn GmbH ein wahres Highlight auf die Modellbahngleise gestellt. Äußerlich wie ihr Vorbild eher unscheinbar, kann sie doch aus jeder Perspektive mit ihren äußeren und inneren Werten vollauf überzeugen.

Kompromisslos wurden alle Vorbildmaße exakt in 1:87 übertragen und dem Modell so ein stimmiges Aussehen der letzten Betriebsjahre verliehen. Highlights sind u.a. die feinen Nietnachbildungen an Seitenwänden und Vorbauten, die extra aufgesetzten Lüftungskanäle, die filigranen Drehgestelle sowie die komplette Dachausrüstung mit SBS 39-Stromabnehmer. Sowohl großrichtige Beschriftung als auch seidenmatter Lack sind hervorragend gelungen und runden das Modell perfekt ab. Bereits ab Werk ist die E 80 vollständig zugerüstet, für die Vitrine liegen vorbildgetreue Kupplungs- und Bremsschlauch-Nachbildungen bei.

Gerade die universelle Einsetzbarkeit sowie die hervorragenden Langsamfahreigenschaften machen Rocos E 80 zu einem echten Alleskönner. Schade eigentlich, dass das Vorbild nur im Münchener Raum Dienst tat. Doch zumindest im Modell kann man diesem Highlight mehr „Auslauf“ gönnen. Verdient hat es die schöne Maschine allemal ...

Oliver Strüber

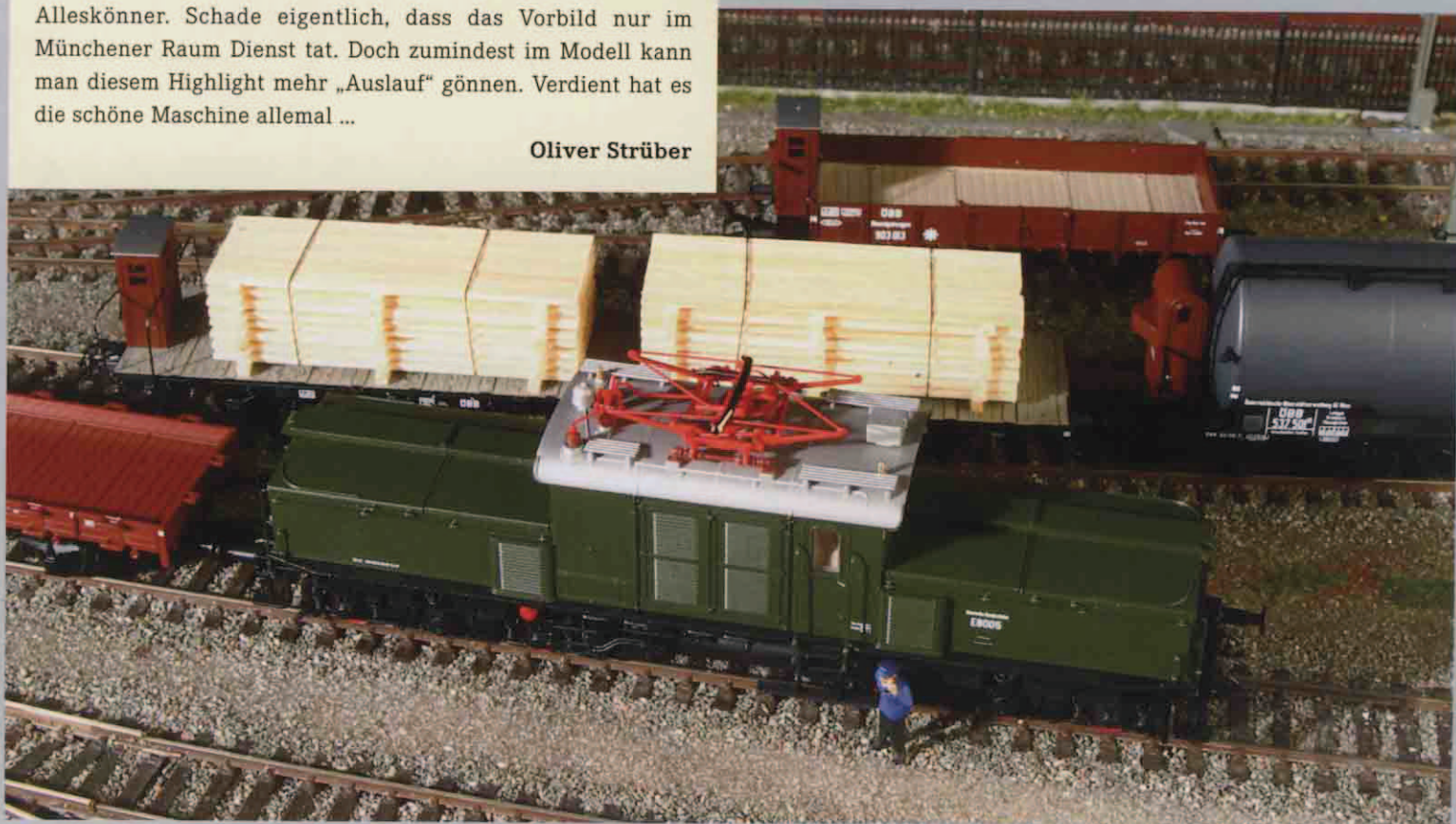
Kurze Übergabe-Güterzüge auf nicht elektrifizierten Gleisanschlüssen im Münchener Raum gehörten in den 50ern zum Aufgabenbereich des Roco-Vorbilds E 80 05.

Im Modell kann man diese Garnitur genau nachbilden, der Amerikaner-Flachwagen kommt von Fleischmann.

Aufnahme: Dr. Günther Scheingraber, Slg. H. Brinker



Der Verschub auf Münchens Abstellbahnhöfen war Alltag für die E 80.



Lichtgestalt in Z

Neue Lokbeleuchtung für die Ae 3/6

Mit der Ae 3/6 der zweiten Bauserie hatte Märklin auch im miniclub-Sortiment einen Klassiker der schweizerischen Elektrotraktion im Programm. Schade, dass die Göppinger sie derzeit nicht mehr anbieten, denn optisch und technisch gefällt Märklins mittlerweile über 20 Jahre alte Konstruktion mit der Artikelnummer 8851 auch heute noch. Verbesserungswürdig ist lediglich die Beleuchtung, für die es bei High Tech Modellbahnen neuerdings einen leicht nachzurüstenden Umbausatz auf LED-Technik gibt. Doch nicht nur das, Achim Grobs Schweizerin beherrscht danach auch perfekt - und erstmals in 1:220 - den typisch eidgenössischen Lichtwechsel!

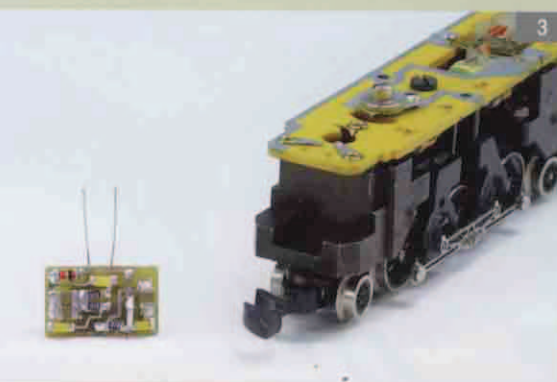
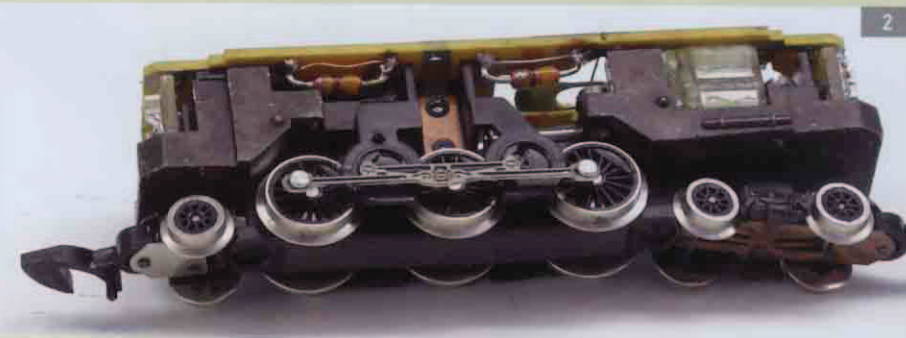




Der Schweizer Lichtwechsel funktioniert auch in 1:220: Vorne drei Frontlampen, ...
... hinten rechts unten eine hell leuchtende Schlusslampe.

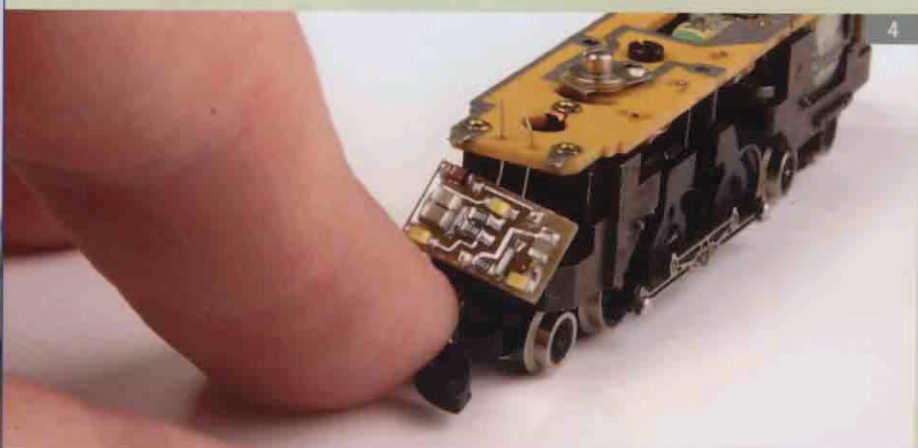


1. Der Umbau ist äußerst einfach: Der Beleuchtungssatz enthält zwei Elektronikbausteine sowie zwei kleine Drahtstücke. Für jede Seite der Ae 3/6 II liegt ein genau passender Elektronikbaustein zum schnellen Umrüsten der Lok auf LED-Beleuchtung bei.
2. An der Unterseite der Platine werden die beiden Dioden mit den dem Umbausatz beiliegenden Drahtstückchen überbrückt, die man mit einem kleinen LötKolben anlötet.

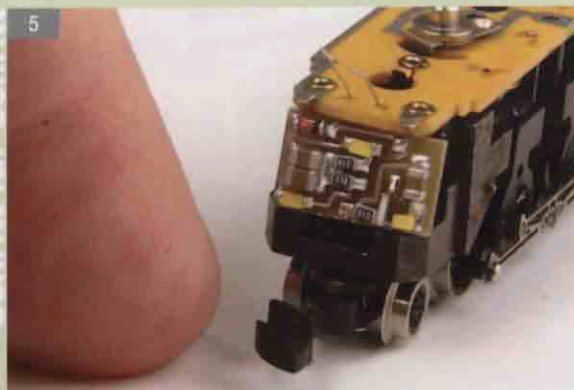


3. Mit wenigen Handgriffen ist die alte Lampe ausgebaut. Der neue Beleuchtungsbaustein kann dann eingesetzt werden.

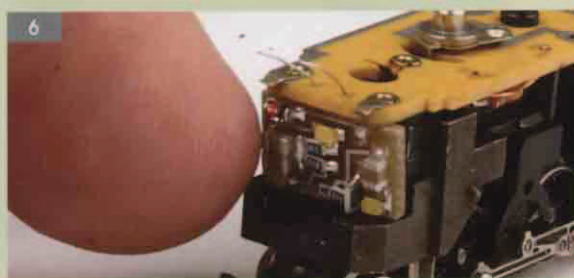
4. Vorsichtig werden die beiden Drähte des Bausteins oben durch die Öffnungen der Lokplatine gefädelt, ...



5. ... der Baustein steht dabei leicht schräg.



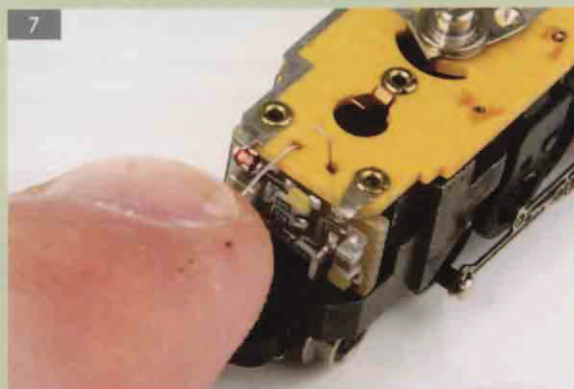
6. Mit den Fingern drückt man ihn vorsichtig und mit wenig Druck so weit nach hinten, dass er senkrecht steht.



Benötigtes Werkzeug

- Pinzette
- Dünner Lötkolben
- Bastelschere
- Seitenschneider

7. Nun werden die beiden Drähte nach vorn umgebogen ...



8. ... und die Haltklammern auf der Platine wieder zurückgedreht.



9. Abschließend längt man die über die Platine hinausstehenden Drähte ab.



In einer kleinen Klarsichttüte verpackt findet der Umbauwillige den kompletten Umbausatz (#7026/7036 weiße/gelbe Beleuchtung), bestehend aus zwei Bausteinen mit je drei LEDs für die Front- und einer LED für die Schlussbeleuchtung, zwei dünnen Drahtstückchen sowie einer ausführlichen Einbauanleitung. Die Bausteine sind für Spannungen bis 10 Volt ausgelegt, für Digitalbahnen mit der konstant anliegenden Spannung von 16 Volt sind sie daher - noch - nicht geeignet. Höhere Spannungen zerstören sofort die LED oder andere Teile der Elektronik. Aber: Eine digitaltaugliche Version bis 16 Volt befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Leichter Umbau

Vor Beginn der Arbeiten sollte man an seiner braunen Schweizerin einen Funktionstest durchführen, denn die neu einzubauende Beleuchtungselektronik kann nur dann einwandfrei funktionieren, wenn die original verbaute Lampe ordnungsgemäß auf beiden Seiten leuchtet.

Ist dieser Test zur Zufriedenheit ausgefallen, nimmt man das Lokgehäuse durch leichtes seitliches Abspreizen vom Gehäuse ab. Das Innenleben ist nun frei zugänglich.

Als erstes werden die werksseitig eingebaute Lampe entfernt, indem deren Halteklammern so weit zur Seite gedreht wird, bis beide Drähte der Birne freiliegen. Dann kann die Birne nach unten herausgenommen werden, eine Pinzette ist bei dieser Arbeit sehr hilfreich.

Es folgt die Überbrückung der beiden in der Lok verbauten Dioden. Hierfür kommen die beiden mitgelieferten dünnen Drahtstücke zur Anwendung, die von unten mit einem dünnen Lötkolben eingelötet werden. Alternativ bietet Achim Grob seinen Kunden diese Lötarbeit auch als kostenlosen Service an; zusammen mit der Bestellung und entsprechendem Rückporto kann dazu die eigene Lok eingeschickt werden.

Anschließend kommen die beiden Elektronikbausteine mit den LEDs ins Spiel. Beide sind identisch aufgebaut; an welcher Lokseite welcher Baustein montiert wird, ist daher egal. Beim Umgang mit den filigranen, gerade einmal 10 x 6 mm kleinen Teilen ist Vorsicht angesagt, damit nicht versehentlich eines der fest verlöteten Bauteile oder eines der angebrachten Drahtstücke Schaden nimmt oder abbricht. High Tech Modellbahnen rät daher von einem Anfassen mit Werkzeugen ab. Sollte es doch einmal zu einem Schaden an einer Lötstelle gekommen sein, bitte niemals eigene Lötversuche starten, da die winzigen LEDs sehr hitzeempfindlich sind und lange Lötzeiten oder zu hohe Temperaturen nicht verkraften. In diesem Falle können die schadhaften Teile eingeschickt und dort meist auch repariert werden. Die Größe des Bausteins ist so bemessen, dass er perfekt an Stelle der alten Lampe in die Lok passt. Beim

Einbau müssen die LED natürlich in Fahrtrichtung zeigen. Beide Drähte werden mit etwas Fingerspitzengefühl durch die beiden Löcher in der über die Lampenöffnung hinausragenden Märklin-Platine gefädelt. Nun kann der bislang schräg stehende Baustein mit den Fingern – Werkzeugeinsatz empfiehlt sich aufgrund der Zerstörungsgefahr nicht – vorsichtig etwas nach hinten gedrückt werden, bis er senkrecht in der Aussparung steht.

Beide bislang nach oben heraushauenden Drähte werden sodann nach vorne, also in Fahrtrichtung umgebogen. Anschließend dreht man die beiden Klammern von Märklins Lampenbefestigung wieder zurück und stellt damit einen festen Kontakt her. Zum Abschluss schneidet oder zwickt man die überstehenden Drahtenden mithilfe einer Bastelschere oder eines Seitenschneiders vorn am Platinenrand bündig ab.

Funktionstest

Sind die Umbauarbeiten abgeschlossen, wird selbstredend ein Funktionstest durchgeführt. Hierzu stellt man die Lok auf das Gleis und lässt sie in die Fahrtrichtung fahren, in welche die soeben eingebaute Beleuchtungselektronik zeigt. Sofern alles richtig funktioniert, sollten die LEDs der Frontbeleuchtung nun brennen, anderenfalls müssen die Kontaktklammern auf der Platine überprüft und gegebenenfalls etwas stärker angedrückt werden. Brennen die LED nur einseitig, muss die selbst eingelötete Drahtbrücke an der Diode unter der Platine überprüft werden.

Fällt alles zur Zufriedenheit aus, führt man auch auf der anderen Lokseite die beschriebene Umrüstung mithilfe des zweiten Elektronikbausteins durch.

Abschließend folgt ein weiterer Funktionstest, bei dem – wenn alles richtig gemacht wurde – in der jeweiligen Fahrtrichtung die LEDs brennen müssten: vorne drei und hinten rechts ein Schlusslicht.

Nun kann das Gehäuse behutsam wieder aufgesetzt werden, wobei man darauf achten sollte, dass kein Teil eingeklemmt wird und das Gehäuse vollständig in die Haltenasen des Metallfahrwerks einrastet. Auch bei geschlossenem Gehäuse empfiehlt sich ein nochmaliger Check.

Lichterlebnis

Die Lichter der Ae 3/6 II erstrahlen nach gelungenem Umbau fast unabhängig von der Fahrspannung konstant hell. Im Gegensatz zu anderen weißen LED haben sie keinen Hang zum Blaustich, was sehr zum realistischen Erscheinungsbild der miniclub-Lok beiträgt. Mit der fahrtrichtungsabhängigen Umschaltung des Schweizer Lichtwechsels ist Achim Grob zudem ein kleines technisches Meisterstück gelungen, das auf jeder Anlage bewundernde Blicke auf sich ziehen wird.

Autor Oliver Strüber

Fotos Oliver Strüber, Achim Grob



10. Schon ist der Umbau fertig.

11. Vor dem Aufsetzen des Gehäuses wird ein Funktionstest durchgeführt.



Bezugsadresse

- High Tech Modellbahnen, Achim Grob, Hofrat-Grätz-Straße 15
97456 Hambach - Tel.: 09725-7305 - www.z-hightech.de



Alpentransit in Z

Faszination der Schweizer Berge auf 0,81 m²



Urlaubsstimmung pur: Idyllisch liegt Surava in der Schweizer Berglandschaft.

Hohe Berge, tiefe Täler, Wiesen, Wälder, kleine Ortschaften und dazwischen in Schluchten und auf kühnen Brückenbauwerken die Eisenbahn – für viele der Inbegriff der Schweizer Bergwelt. Dies gilt nicht nur für Vorbildfreunde, sondern gleichermaßen auch für Modellbahner. Doch gerade die teils immensen Höhenunterschiede lassen sich aus Platzmangel nur selten im Modell nachgestalten. Märklins Kleinste bietet hier einen überaus gangbaren Ausweg, gestattet sie es doch, bei geringem Raumvolumen viel Landschaft und Eisenbahn im Maßstab 1:220 unterzubringen. Sehr überzeugend hat sich Z-Enthusiast Jens Wimmel dieses Konzeptes angenommen.



Am Anfang stand die Rhätische Bahn (RhB). Eine kleine Anlage mit meterspurigen Gleisen in Spur Z sollte es werden. Fast kompletter Selbstbau war hierfür angesagt. Mit viel Schwung ging es ans Werk; aber erstens kommt es anders, zweitens als man denkt. Die Zm-Fahrzeuge erfüllten zwar die Wünsche und die Anforderungen des Anlagenbetriebes, nicht so jedoch die zum damaligen Zeitpunkt erhältlichen Weichen, mit denen es immer wieder Probleme gab. Was also tun?

Die Lösung lag eigentlich auf der Hand, denn inzwischen waren in der eigenen Sammlung genügend nor-

malspurige Modelle nach Schweizer Vorbild vorhanden, denen Jens Wimmel ebenfalls einen entsprechenden Auslauf gönnen wollte.

Konzept

Ein Thema, das sich dafür geradezu anbot, war eine Transitstrecke quer durch die Schweiz nach Oberitalien, wie man sie beispielsweise am Gotthard und Lötschberg finden kann. Zeitlich angesiedelt ist die Anlage zeitnah in der Mitte der 90er-Jahre, wodurch sich die Möglichkeit eröffnet, eine Vielzahl verschiedener Loks und Wagen auf die Strecke zu

Auf kleinstem Raum hat Jens Wimmel den in mehreren Ebenen übereinander liegenden Streckenverlauf sehr realistisch nachgebildet.





Die Ge 2/4 222 der RhB
läuft mit ihrem
Personenzug in Surava ein.
Typisch für Schweizer
Bahnen ist der
Schaltposten links.

schicken. Neben modernen Re 460 und Re 4/4 IV sind daher noch viele schweizerische Klassiker wie die Ae 6/6 oder historische (Dampf-) Sonderzüge zu sehen. Daneben kommt es auch, dem freien Netzzugang sei Dank, zu interessanten Einsätzen internationaler Taurus-Maschinen oder einer modernen Siemens-Dispolok. Und transportiert wird alles, was sich im modernen Güterverkehr findet: Container, Huckepackverkehr, Tankzüge, aber auch Tonerde, Stahlrollen und Stückgüter werden befördert, oftmals ist bei schweren Zügen Doppeltraktion nötig. Nicht zu vergessen der vielfältige Personenverkehr mit typischen Regional- sowie Schnellzügen europäischer Couleur.



Digital und Spur Z – geht das?

Aber sicher, das geht inzwischen ohne weiteres. Die Julierbahn war von Anfang an auf digitalen Betrieb ausgelegt. Im Untergrund verborgen versehen MÜT-Besetzmelder und Weichendecoder, die die Weichenmotoren von Conrad ansteuern, für einen reibungslosen Fahrbetrieb. Die mit Minidecodern digitalisierten Loks (mehr dazu unter www.zettzeit.ch/digital.html) werden mit dem Selectrix-Digitalsystem gesteuert, die notwendige Hardware, multi Control 2004 und Handregler HC 10, stammt aus dem Digirailprogramm, ebenfalls von MÜT.

Digital und Spur Z
müssen sich nicht
ausschließen.

Gefahren wird mit
dem Digirail-
System von MÜT.



Streckenfahrt

Tief unten im Schattenbahnhof beginnt für jeden Zug die Strecke. Über zwei Gleiswendeln, die geschickt verborgen in den Felsmassiven liegen, erklimmen die Züge die Steigung, um schließlich durch ein Tunnelportal ans Tageslicht zu gelangen. Hier müssen die Züge ihre Geschwindigkeit noch drosseln, denn neben den Gleisen sind in auffälligem Orange gekleidete Arbeiter mit Reparaturen an den Kabelschächten längs der Strecke befasst.

Weiter oben am Hang gehen indessen zwei Almbauern ihrem Tagesgeschäft nach. Während der eine mit einem großen Rechen das gemähte Gras den Hang hinunter zusammenträgt, ist der andere schon ein Stück weiter mit einem modernen Hangschneider – ein Eigenbau von Jens Wimmel – dabei, das künftige Grünfutter fürs Vieh zu schneiden. Moderne Zeiten inzwischen also auch hier, die Sense kommt nur noch zum Einsatz, wo der orangefarbene Balkenmäher nicht hinkommt.

Einige Zugpassagiere mögen diese kleinen Szenen vielleicht bemerkt haben, der Zug ist derweil auf der geschwungenen Strecke schon ein Stück weiter und überquert auf einer im Eigenbau entstandenen Betonbrücke eine kleine Schlucht. Auf dem Gegengleis kommt ihm rechts – in der Schweiz herrscht schließlich Linksverkehr – ein anderer Zug entgegen. Während noch die Loks und Waggons aneinander vorbeihuschen, tut sich ein weiteres Tunnelportal auf und unser Zug verschwindet wieder in dessen schwarzem Rachen. Wie beim Original in Wassen am Gotthard oder bei Blausee-Mitholz an der Lötschbergbahn geht es im Berg mit einer Kehrschleife nach oben.

Allzu lange müssen die Reisenden im Dunkeln nicht harren, schon ist der Tunnelausgang erreicht. Von dort aus führen die Gleise direkt auf ein für die Region typisches Steinviadukt, das den Passagieren einen grandiosen Ausblick auf die umliegenden Berge eröffnet. Tief unten in der Schlucht rinnt im Moment ein kleiner, harmlos wirkender Wasserlauf. Und was in der Wirklichkeit passiert, kann man sich auch hier vorstellen. Mit der Schneeschmelze wurde der Bach reißend genug, sodass seiner Gewalt die kleine, gedeckte Holzbrücke zum Opfer fiel. Aus den Resten baute man diese neue Brücke, angelehnt an das Vorbild. So zumindest kann es der Wanderer nachlesen, der die Auskunftstafel neben der Brücke aufmerksam studiert. Die Idee zu dieser liebevoll gestalteten Szene lieferte die Brücke Montfort, die ebenfalls in Graubünden zu finden ist.

Vom Viadukt geht es auf ein kurzes Stück Rampe, dann kommt wie so oft beim Vorbild schon das nächste Tunnelportal. Der Zug verschwindet wieder im Berg; per Gleiswendel schraubt er sich im Berginneren wieder zu Tal. Dort wartet schon der Schattenbahnhof mit seinen Kehrschleifen und Abstellgleisen.



Zahlreiche Zugbegegnungen lassen sich auf der Strecke arrangieren und so manche Nostalgiefahrt, die das Herz eines Eisenbahnfreundes höher schlagen lassen, findet statt – sei es mit dem mächtigen Krokodil, der Königin der Berge, oder sogar einer A 3/5-Dampflok mit originalgetreuen Personenzugwaggons am Haken.

Schmalspur-Träume

Doch wie sieht es nun bei all der normalspurigen Schweizer Bahnwelt mit der ursprünglichen Schmalspurbahnidee à la Rhätischer Bahn aus? Selbstverständlich wollte Jens Wimmel auch auf sie nicht verzichten und integrierte das Meterspurgleis-Ensemble der Rhätischen Bahn geschickt in Form einer Art

Historische Triebfahrzeuge wie die A 3/5 erhalten auf der Julierbahn mit Sonderzügen Auslauf.

Erbauerprofil

Jens Wimmel, 1969 in Kassel geboren, von Beruf Koch und Fachmann für Justizvollzug, kam im Alter von 6 Jahren mit der H0-Modellbahn in Berührung. Aus der Startpackung von Märklin wurde ein Hobby, das er bis zum 13. Lebensjahr pflegte. Danach trat die Bahn in den Hintergrund. Mit 21 Jahren ging er in die Schweiz, wo er bis heute lebt. Dort entdeckte er seine Eisenbahnleidenschaft wieder und wechselte schließlich von H0 zu Z. Hier ist er seit 1999 sehr engagiert. Mehr zu den Aktivitäten Jens Wimmels im Internet auf seiner Homepage www.zettzeit.ch. Dort findet sich auch ein schematischer Gleisplan dieser Anlage.



Die kleinen Details am Rande machen die Faszination dieser Z-Anlage aus. Beachtenswert z. B. der vorbildlich windschiefe Holzzaun oder das Absperrgitter fürs Vieh im Boden.



*Auf d'Alm, da gibt's koah
Sünd' - nur eine zünftige
Brotzeit direkt neben der
Schweizer Flagge...*



*... oder gibt's da doch bald
a kloane Sünd'?
Detailverliebtheit ist auch
in Z möglich!*

Der Fahrbetrieb

Während der Planungszeit war es Jens Wimmel wichtig, ein Konzept zu erarbeiten, das die Stärken der Spurweite Z zur Geltung bringt und die Schwächen minimiert. Großen Wert legte er auf zuverlässigen automatischen Betrieb. Mit der Einteilung in vier Blockabschnitte und zwei Schattenbahnhofsgleise stehen 6 Meldeabschnitte zur Verfügung - pro Richtung, versteht sich. Die Faustregel für flüssigen Blockzugbetrieb ist Anzahl der Blocks minus 2 gleich Anzahl der Züge. Demnach sind also pro Richtung 3 Züge in Bewegung, einer steht im Schattenbahnhof und kann gegebenenfalls in den Zugbetrieb eingereiht werden. Derzeit befindet sich der automatische Betrieb noch im Abstimmungsstadium, die bisherigen Erfahrungen sind sehr gut.

*In mehreren Schleifen win-
den sich die Züge durch die
Berge. Zugriffsöffnungen
sind wertvolle Hilfen bei
eventuellen Entgleisungen.*



*Für die Stellung der Weichen
sorgen Universal-
Weichenantriebe unter der
Platte.*



eigenständigen Dioramas ins Gesamtgeschehen in 1:220.

Vom kleinen Bahnhof nach Vorbild in Graubünden (Modell von Fides, Rue de Bon-Port 3, CH-1820 Territet-Veytaux) am hinteren linken Anlagenrand aus hat die Zm-RhB ihren Ausgang. Die Ge 2/4 222 kommt mit einigen Wagen im Schlepp gerade am Bahnhof an. Eine kleine Gruppe Reisender, die mit dem Bus hierher gekommen ist, wartet schon darauf, ihre Reise mit der Bahn fortzusetzen. Die Fahrzeuge stammen von Freudenreich Feinwerktechnik und von Karl-Friedrich Ahnert.

Der gewählten Dioramen-Thematik dieses Anlagen-teils gemäß legt Jens Wimmel weniger Wert auf groß-zügige Fahr- und Rangiermöglichkeiten; das gesamte Schmalspurgeschehen erstreckt sich daher nur auf das Ein- und Ausfahren des Zuges, der alsbald hinter einer Kulisse verschwindet und dort stumpf am Prellbock endet. Mehr Streckenausdehnung ließ sich aufgrund der beengten Raumverhältnisse im Modell-bahnzimmer bislang (noch?) nicht realisieren.

Detaillierungskunst

Etwas unterhalb steht ein gemauertes Gebäude, dessen Dach mit Steinplatten eingedeckt ist. Scheinbar nichts Besonderes im ersten Moment, tatsächlich aber besteht die Eindeckung aus echtem Schieferplatten aus dem Schanfigg-Tal, gelegen zwischen Chur und Arosa - unnötig zu erwähnen, dass Wimmel sie Steinplättchen für Steinplättchen selbst in Form brachte und in zeitaufwändiger Geduldsarbeit auf das Dach aufklebte.

Rechts oben auf den Bergen geht das Leben seinen eigenen Rhythmus. Der laute Traktor schien einer Kuh doch so bedrohlich, dass sie ihn verjagen wollte. Zum Glück für den Fahrer stoppte das Rindvieh dann an der ebenfalls selbstgebauten Sperrvorrichtung im Boden. Von der Wiese schauen einige schwarz-bunte Kühe zu, was sich da abspielt.

Aber nicht nur die detaillierte Ausgestaltung der Szenerie macht die Faszination dieser nur 1,25 x 0,65 m kleinen Anlage aus. Es ist auch das rollende Material, dem entsprechende Aufmerksamkeit gebührt. Alle Loks, die hier über die Gleise rollen, sind in mühevoller Handarbeit gesupert worden. Dazu gehören z. B. die feinen Bügel über den Frontlampen der Dampfloks, Griffstangen, erhabenen ausgeführte Rohrleitungen und noch vieles mehr. Es lohnt in jeder Hinsicht, sich auf dieser Anlage auf Detailsuche zu begeben. Und vielleicht macht sie auch bei Ihnen „Appetit“ auf eine Reise in die Schweizer Bergwelt - und sei es auch nur im kleinen Modellbahnmaßstab.

Peter Ransmeier

Bezugsadressen für Zm-Modelle

Freudenreich Feinwerktechnik, Schwarzer Weg 18,
D-18190 Sanitz. Tel.: 038209-49160. www.fr-model.de
Karl-Friedrich Ahnert, Wilfriedstraße 33
D-33649 Bielefeld. www.zm-schmalspur.de







TEE-Stunde

Triebwagen im Europa-Einsatz

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Zeit der großen internationalen Expresß- und Luxuszüge der Vorkriegszeit unwiderbringlich zu Ende. Das, was in den ersten Jahren nach 1945 langsam wieder als grenzüberschreitender Verkehr über europäische Schienen rollte, war oft nur noch ein Schatten der früheren glanzvollen Zeiten. Seit den frühen 50er-Jahren besserten sich die Verhältnisse und im Zuge von Wirtschaftswunder und Konsolidierung gab es auch auf politischer Ebene ernsthafte Ansätze zu europaweitem Denken. Die Zeichen standen also nicht schlecht, neue hochwertige Zugverbindungen auf (west-)europäischer Basis zu schaffen.

Ein Niederländer war „schuld“ ...

Bereits Ende 1953 hatte der damalige Präsident der Nederlandse Spoorwegen (NS), Dr. M. den Hollander, gegenüber dem „Bureau des Affaires Communes“ des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC seine Idee eines hochwertig-komfortablen, grenzüberschreitenden Ferntriebwegens präsentiert, mit dem die west- und mitteleuropäischen Wirtschaftszentren verbunden werden sollten. Angedacht wurden die Betriebsführung durch eine internationale Gesellschaft, ein vereinheitlichter Fahrzeugstandard sowie besonders für Geschäftsreisende attraktive Reisezeiten in Tagesrandlage. Damit sollte auch dem aufstrebenden Auto- und Flugzeugverkehr Paroli geboten werden.

Seine Pläne fanden bei der UIC großen Anklang: Im November 1954 wurde in Utrecht die Trans-Europ-Express-Tagung einberufen, zu der insgesamt sieben westeuropäische Bahnverwaltungen ihre Vertreter entsandten. Neben den Nederlandse Spoorwegen und der Deutschen Bundesbahn (DB) waren dies die belgischen (SNCB), französischen (SNCF), italienischen (FS), luxemburgischen (CFL), niederländischen (NS) und Schweizerischen Staatsbahnen (SBB). Schnell konnte man sich über grundlegende Fragen verständigen und innerhalb der nächsten dreieinhalb Jahre wurde von der speziell eingerichteten „Commission TEE“ ein entsprechendes Betriebskonzept erarbeitet.

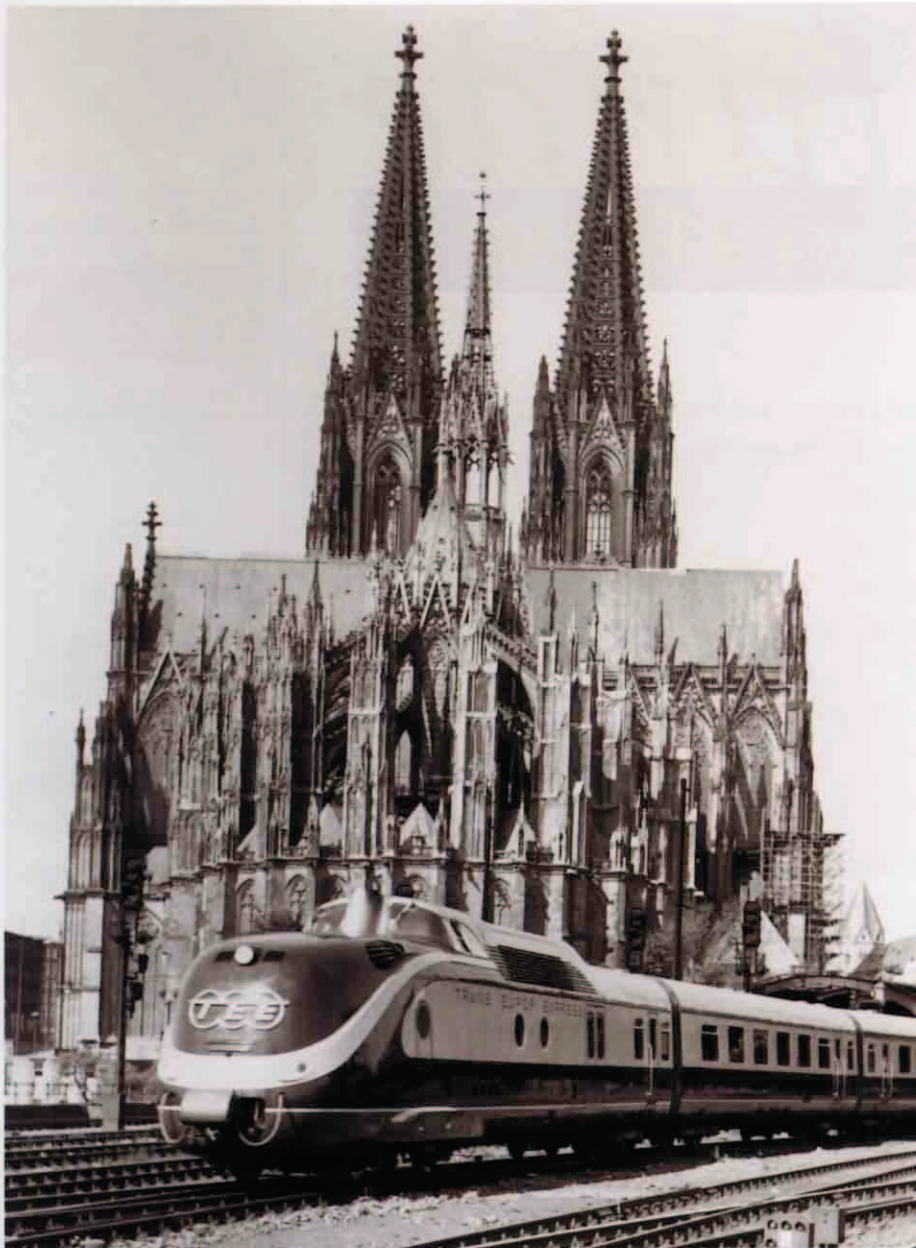


Mit speziellen Faltprospekten warb die DB für ihre Trans-Europ-Express-Verbindungen.
Slg. O. Strüber

Der VT 11.5 wurde zum Werbeschlager der DB.



Hamburg war lange Jahre ein wichtiger Endpunkt des TEE-Netzes. 1961 trifft der DB-VT 11.5 als TEE „Helvetia“ hier noch auf eine 01.10.
Aufnahme: Carl Bellingrodt,
Slg. H. Brinker



Ein Bild aus frühen TEE-Tagen: Vor der Elektrifizierung bot sich ein ungehinderter Blick auf den Kölner Dom. Der VT 11.5 ist als TEE 74 „Saphir“ Oostende – Dortmund unterwegs. Aufnahme: DB, Slg. O. Strüber

Das TEE-Konzept

Gegenüber der Grundidee Dr. den Hollanders konnten sich die beteiligten Bahnverwaltungen und die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) jedoch weder auf eine staatsübergreifende Betreibergesellschaft noch über einheitliche Triebwagen verständigen. Einigung hingegen erzielte man darüber, dass die Trans-Europ-Express-Züge rein erstklassig sein und größtmöglichen Luxus bieten sollten. Im Sinne des europäischen Gedankens wurde der

Grenzaufenthalt kurz bemessen und die Ausweis- und Zollkontrolle während der Fahrt durchgeführt. Start- und Zielbahnhöfe waren ebenso wie die Zwischenhalte stets größere Finanz- oder Wirtschaftsmetropolen.

Freilich, betriebliche Hürden wie beispielsweise die verschiedenen Betriebsleitsysteme, Fahrzeug-Umgrenzungsprofile oder je nach Land Rechts- oder Linksverkehr beeinflussten neben der Verkehrsdurchführung auch die Konstruktion der neuen Fahrzeuge.

Die Triebwagen

Aufgrund der noch bestehenden großen Lücken im elektrifizierten Streckennetz sowie der unterschiedlichen Stromsysteme kam nur der Betrieb mit modernen Dieseltriebwagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h in Frage. Sie sollten jeweils etwa 100 bis 120 breite, gut gepolsterte Sitzplätze in 2+1-Großraum- oder 3+0-Abteil-Anordnung bereithalten und dazu mit hervorragendem Service und besten Menüangeboten bewirtschaftet sein. Die Bauausführung überließ man notgedrungen den einzelnen Bahnverwaltungen. Verbindlich festgelegt wurde jedoch der Außenanstrich in Bordeauxrot und Beige sowie das TEE-Emblem.

DB: Bei der DB begann im Dezember 1955 die Konstruktion eines siebenteiligen TEE-Triebwagens der Baureihe VT 11.5. Am Bau beteiligt waren die MAN, Linke-Hofmann-Busch und Wegmann. Jede Einheit bestand aus je einem Maschinenwagen an den Zugenden, zwei Mittelwagen mit Abteilen, einem Großraumwagen sowie je einem Speisewagen mit Bar und einem Küchenwagen. Den Reisenden standen 122 Sitz-, 46 Speiseraumplätze sowie sieben Barhocker zur Verfügung. Ungewöhnlich für deutsche Verhältnisse war die kurze Bauweise der Mittelwagen sowie der zurückversetzte, hoch angeordnete Führerraum. Die Antriebsanlagen waren so bemessen, dass auch zehnteilige Einheiten ohne Leistungseinbußen fahren konnten.

NS/SBB: Als einzige Bahnverwaltungen verschrieben sich die niederländischen Staatsbahnen (NS) und die schweizerische SBB bei der Fahrzeugbeschaffung dem europäischen Gedanken. Das Ergebnis war der vierteilige RAM-Triebzug, von dem fünf Einheiten, drei für die NS (RAM 1001-1003), zwei für die SBB (RAM 501-

Stolz trägt Märklins VT 11.5 sein TEE-Emblem an der Front.



502) beschafft wurden. Jede Einheit bestand aus einem Maschinen-, zwei Mittel- und einem Steuerwagen, gefertigt wurden sie bei Werkspoor, BBC und SIG. 114 Reisende fanden hierin Platz, 32 weitere Plätze standen im Speiseabteil zur Verfügung. **FS:** Die italienische Ferrovie dello Stato (FS) beschaffte für ihren TEE-Verkehr bei der Societa Breda insgesamt neun formschöne zweigliedrige B'2' + 2'B'-„Gran Confort“-Triebwagen der Reihen Aln 442 und Aln 448. Jeder Teil wurde als Maschinenwagen mit Unterflurmotor ausgeführt. Mit nur 90 Sitzplätzen gehörten sie zu den leichtesten und kleinsten Triebwagen im TEE-Verkehr. Statt eines speziellen Speisewagens besaßen sie nur eine kleine Bordküche, serviert wurde am Platz.

SNCF: Im Gegensatz zu den anderen Bahnverwaltungen verzichteten die französischen Staatsbahnen auf die Neukonstruktion eines speziellen TEE-Triebwagens. Stattdessen griff man auf die bewährten Ferntriebwagen der Bauart RGP (Rames à Grand Parcours) zurück, die für den neuen Einsatzbereich in einigen Punkten verbessert wurden. Die Grundeinheit für den TEE-Dienst bestand aus einem Maschinen-(X2771-2781) und einem Steuerwagen (X7771-7779), die zusammen 81 Sitzplätze aufwiesen. Bei Bedarf konnten weitere Einheiten angehängt werden. Luxemburg und Belgien verzichteten auf eigene Konstruktionen.

Der TEE-Verkehr

Bereits mit Beginn des Sommerfahrplans am 2. Juni 1957, nur zwei Monate nach Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), rollten die ersten TEE-Züge unter großer Anteilnahme von Presse und Öffentlichkeit über Europas Schienen. Schon zu diesem Zeitpunkt umfasste das von den zunächst 10 Zugpaaren befahrene Netz etwa 5100 km. Der größte Teil der ersten TEE-Kurse wurde jedoch nicht neu eingerichtet, sondern entstand durch Umwandlung bisheriger Zugpaare wie der DB-Ft-Züge „Helvetia“, „Saphir“, „Paris-Ruhr“ oder „Rhein-Main“, von denen sie auch die Namen übernahmen.

Während die NS/SBB und die SNCF von Anfang an ihre neuen TEE-Triebwagen einsetzen konnten, verzögerte sich die Ablieferung der DB- und FS-Triebwagen. Aushilfsweise kamen bei der DB daher einige VT 08.5 sowie die „Fliegenden Züge“ VT 07.5 (vgl. Heft 1/05) zu TEE-Ehren. Ab Juli 1957 konnte dann der „Saphir“, zum Ende des Jahres auch die anderen Kurse komplett auf VT 11.5 umgestellt werden.

Noch im Sommer/Herbst 1957 kamen mit den von der FS betriebenen Kursen TEE 75/76 „Mediolanum“ München – Innsbruck – Mailand und TEE 151/156 „Ligure“ Marseille – Nizza – Genua – Mailand sowie dem SNCF-TEE 155/190 „Parsifal“ Paris Nord – Köln – Dortmund (ab 1960 – Hamburg) drei weitere Umläufe hinzu.



Märklins RAm-TEE bildet den Zuglauf als TEE 31 „Edelweiss“ Amsterdam – Zürich nach.

Die ersten TEE-Garnituren zum Sommerfahrplan 1957

TEE 31/32	„Rhein-Main“	Amsterdam – Köln – Frankfurt	DB
TEE 74/75	„Saphir“	Oostende – Brüssel – Köln – Dortmund	DB
TEE 78/77	„Helvetia“	Hamburg-Altona – Frankfurt – Basel – Zürich	DB
TEE 185/168	„Paris-Ruhr“	Paris Nord – Köln – Dortmund	DB
TEE 31/30	„Edelweiss“	Amsterdam – Brüssel – Basel – Zürich	NS/SBB
TEE 125/128	„Etoile du Nord“	Paris Nord – Brüssel – Amsterdam	NS/SBB
TEE 145/108	„Oiseau Bleu“	Paris Nord – Brüssel	NS/SBB
TEE 47/40	„Arbalète“	Paris Est – Mulhouse – Basel – Zürich	SNCF
TEE 103/148	„Ile de France“	Paris Nord – Brüssel – Amsterdam	SNCF
TEE 631/632	„Mont Cenis“	Lyon – Turin – Mailand	SNCF



Die SBB ergänzten 1961 ihren TEE-Fuhrpark mit europaweit flexibel einsetzbaren Viersystem-Triebzügen der Bauart RAe. TEE „Ticino“ passiert Fluelen am Vierwaldstätter See. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. O. Strüber

Nur SBB und NS konnten sich auf eine gemeinsame TEE-Lösung einigen. In fünf Einheiten entstand der charakteristische RAm-TEE. Als TEE 66 „Bavaria“ verlässt er 1970 München. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. O. Strüber





schen Mailand und Genf („Lemano“; ab Sommer 1958) oder Brüssel und Paris („Brabant“; ab Sommer 1962) eingerichtet. Jeder Triebwagen legte damals durchschnittlich 1000 km pro Tag zurück. Aufgrund der hohen Frequentierung liefen auf einigen Strecken Doppeleinheiten, auch zusammen mit VT 08.5 als Verstärkung. Sogar E- oder dampfbespannte Vorzüge mit 1. Klasse-Wagen gab es, etwa zum „Helvetia“. Der „Paris-Ruhr“ war oft gar so überfüllt, dass sich einige Reisende mit Stehplätzen begnügen mussten. Daher rüstete die DB noch 1961 alle ihre VT 11.5 mit drei zusätzlichen Mittelwagen aus; auch gingen zur Kapazitätsanpassung einige TEE-Kurse, etwa der SNCF, auf andere Bahnverwaltungen über. So übernahm 1960 die DB den „Parsifal“ und dehnte dessen Laufweg bis Hamburg aus.

Vor allem innerhalb Frankreichs, Italiens und Deutschlands kamen in den 60ern viele Kurse hinzu, statt des internationalen Laufweges wurde nun die Reisequalität zum Markenzeichen des TEE. 1969 verkehrten nach Einführung des „Diamant“ (Dortmund - Antwerpen; 1965) und des „Bavaria“ (Zürich - München; 1969) TEE-Züge auf 19 Relationen. War der TEE-Verkehr zunächst auf die sieben Länder des Startjahres 1957 beschränkt - Österreich wurde durchfahren - , kamen 1969 noch Spanien (mit Umspurung der Talgo-Züge) und 1974 Dänemark hinzu.

Verstärkung

Der gestiegene Andrang an Reisenden drängte nach und nach die kleineren TEE-Triebwagen in andere Dienste im Inlandsverkehr ab, so wurden beispielsweise nach dem Winterfahrplan 1965 die französi-

Bei der FS kamen die neu konstruierten zweiteiligen Triebwagen der Bauart ALn 442+448 als TEE zum Einsatz, hier als TEE „Mediolanum“ am 22.10.1957 in München Hbf.

Aufnahme: Dr. Günther Scheingraber, Slg. H. Brinker

Ausweitung des Netzes

Von Anfang an erfreute sich der prestigeträchtige TEE-Verkehr großer Beliebtheit bei den Reisenden. Doch nur zögerlich wurden weitere Kurse, etwa zwi-

Die SNCF setzte im TEE-Verkehr ihre bewährten RGP-Ferntriebswagen ein. VT 2777/VS 7777 hat am 2. August 1958 als TEE 190 „Parsifal“ Düsseldorf erreicht. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. O. Strüber

Mit einem Motor, zwei Mittel- und einem Steuerwagen bot der RAm-TEE-Triebwagen 114 Reisenden Platz. 32 weitere Plätze standen im Speisewagen parat.





Oben links. 1960 erstreckte sich das TEE-Netz bereits über halb Europa.

Oben rechts. Bei strömendem Regen läuft VT 11.5007 am 27.05.1961 in Mannheim Hbf ein.

Aufnahme: Hermann Braun

Die „TEE-Bar“ war eines der Aushängeschilder der deutschen TEE-Triebwagen.

Aufnahme: Slg. O. Strüber

schen RGP's aus dem TEE-Verkehr zurückgezogen und durch FS-, NS/SBB- und DB-Garnituren ersetzt. Zum Sommerfahrplan 1969 wurden auch die FS-Aln 442+448 von der deutschen Baureihe 601, wie die VT 11.5 seit 1968 hießen, abgelöst.

Bereits 1961 hatte es Verstärkung für die bislang nur dieselgetriebenen TEEs gegeben, als aufgrund der fortschreitenden Elektrifizierung die vier fünfteiligen schweizerischen Mehrsystem-Elektrotriebwagen RAe 1051-1054 den Fahrzeugpark verstärkten. 1967 folgte als Nachbau noch der RAe 1055. Dank ihrer für vier Stromsysteme ausgelegten Bauart konnten sie freizügig in nahezu ganz Europa eingesetzt werden. Ab Sommer '61 liefen sie zunächst als TEE „Gottardo“ (Zürich - Mailand, später ab Basel), „Ticino“ (Zürich - Mailand) und „Cisalpin“ (Mailand - Paris).

Niedergang der Triebwagen-Kurse

Doch die TEE-Triebwagen bzw. -züge bekamen ab Mitte der 60er-Jahre Gesellschaft in Form lokbespannter Garnituren, die durch die weiter fortschrei-

tende Elektrifizierung meist mit Elektrolokomotiven fuhren. Bereits 1963/64 waren in Frankreich die ersten TEE auf Betrieb mit den Mehrfrequenzloks der Reihen BB 26000 und CC 40100 umgestellt worden. Bei der DB geschah dies ab 1965, beispielsweise beim „Blauen Enzian“ Hamburg-Altona - München oder dem „Rheingold“ von Hoek van Holland über Köln und Basel nach Genf. Vor ihnen liefen E 10.12 und die Prototyp-E 03 sowie ab 1971 die Serien-103er. In der Schweiz kamen u. a. speziell lackierte Re 4/4 I und II vor deutschen und französischen Wagen zum Einsatz, in den Niederlanden E-Loks der Reihe 1100. Italien beteiligte sich mit eigenen Wagen.

Zu Beginn seiner Laufbahn lief der deutsche TEE-Triebwagen als siebenteilige Einheit. Ab 1967 erhielt er drei zusätzliche Zwischenwagen.





*Charakterschnauzen:
Märklins RAM und VT 11.5
im Vergleich.*

Mit fortschreitendem Einsatz der flexibler einzusetzenden Zuggarnituren wurden mehr und mehr TEE-Triebwagen aus ihrem angestammten Dienst zurückgezogen. Einige schwere Unfälle hatten zuvor bereits den TEE-Triebwagen-Bestand von FS (1969, 1971) und NS/SBB (Aitrang 1971) dezimiert. Der letzte 601 der DB fuhr am 20. August 1972 als „Mediolanum“ im TEE-Verkehr; die niederländisch-schweizerischen RAM beendeten ihre TEE-Karriere zum Sommerfahrplan 1974, als ihre Kurse auf die Viersystem-Elektrotriebwagen RAe der SBB übergingen. Während die 601 und die daraus umgebauten 602 (vgl. Kasten) anschließend im Intercity-Verkehr und später auch im Touristiksonderverkehr als „Alpen-See-Express“ eingesetzt wurden, wurden die RAM-TEE Mitte der 70er-Jahre nach Kanada verkauft, wo sie fortan als „Northlander“ liefen.

In Europa hingegen bestimmten fortan lokbespannte Garnituren das Bild des TEE-Verkehrs. Doch das ist bereits ein anderes Kapitel, über das wir demnächst im 3Leiter-Magazin berichten werden ...

Oliver Strüber

*Verschiedene Kurse führten
die TEE-Triebwagen planmä-
ßig auch in alpine Gefilde.
Motor- und Steuerwagen des
niederländisch-schweizeri-
schen TEEs prägten amerika-
nische Stilelemente.*



1963



*Als erster bot Anfang der 60er-Jahre Tesmo ein Modell
des VT 11.5 für Wechselstrombahner an.*

Die TEE-Triebwagen im Modell

Trotz der europaweiten Bedeutung des neuen TEE-Verkehrs konnte sich die Modellbahn-Industrie zunächst nicht dazu durchringen, die modernen Triebwagen für die heimischen Anlage zu verkleinern. So blieb es schließlich der kleinen Firma Tesmo aus Karlsruhe vorbehalten, auf der Spielwarenmesse 1960 den VT 11.5 der DB zu präsentieren; allerdings sollten bis zur Kleinserienfertigung des fünfteiligen Modells noch zwei Jahre ins Land gehen. 1963 wurde der Preis des Wechselstrommodells mit hohen 198,- DM angegeben. Später, nach dem Ende von Tesmo, wurde die Konstruktion von Ortwein übernommen und auch dort mit nur geringem Erfolg verkauft. Bereits 1959 hatte sich Rivarossi des FS-Triebwagens Aln 442+448 angenommen – allerdings nur für den Gleichstrommarkt. Auch die anderen Triebwagen fanden später Eingang in die Fertigung mehrerer (Kleinserien-)Hersteller.

1965 stieg Märklin ins TEE-Geschäft ein und präsentierte – anders als von vielen vermutet – nicht den DB-VT 11.5, sondern den RAM-TEE von SBB und NS in detaillierter dreiteiliger Kunststoff-Ausführung (#3070), ergänzend gab es den TEE-Abteilwagen einzeln (#4070). Doch das aufwändige und daher teure Modell (1966: 115,- DM) brachte nicht die erhofften Absatzzahlen, so dass die Konstruktion ab 1971 in abgespeckter Form (#3071: vereinfachte Beschriftung und Bedruckung, keine Innenbeleuchtung, 2-polige Stecker) etwas günstiger angeboten wurde. Bis 1989 blieb der Triebwagen im Sortiment. Auch für

ihn gab es den Abteilwagen als Ergänzung (#4071). 1995 (#3471; Delta) und erneut 2002 (#39700; Digital) kam er, nun vierteilig und in dunklerem Rotton, mit umfangreicher Beschriftung und erstmals mit Inneneinrichtung nochmals zu Ehren.

Ganz neu kündigte L.S.Models (www.lsmodels.com) auf der Nürnberger Messe 2006 den RAm 501 der SBB als vierteilige Einheit auch für das Wechselstromsystem an (#21101).

Den elektrischen RAe TEE II lieferte Lima ab 1986 in guter Qualität auch für Dreileiter-Fahrer.

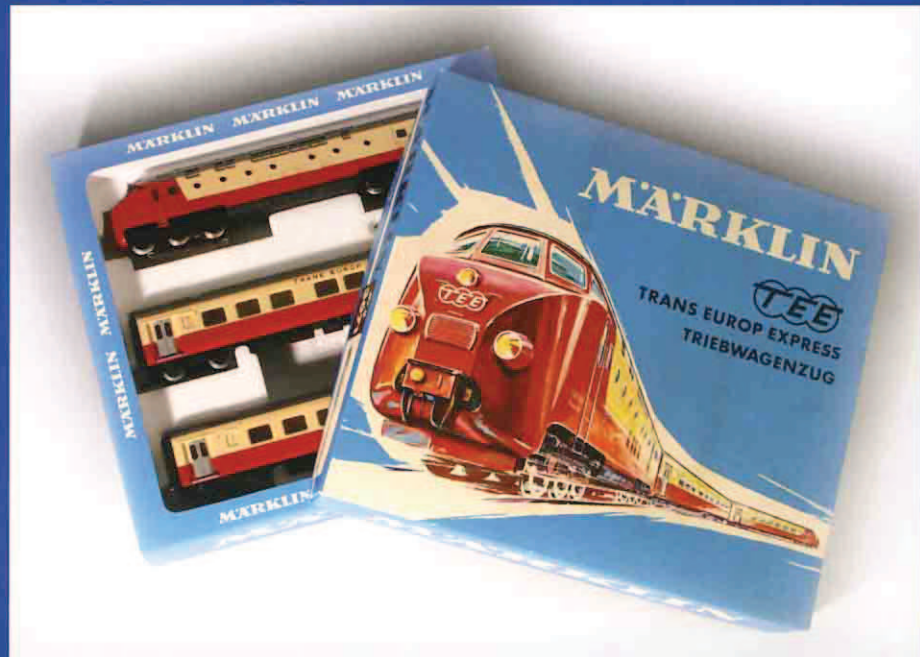
Während die neuen TEE-Wagenzüge schnell von allen Herstellern ins Modell umgesetzt wurden – Märklin etwa brachte 1966 die Vorserien-E 03 und fünf 24-cm-Blechwagen – blieben die VT 11.5-Freunde noch bis 1983 ohne „TEE-Anschluss“. In diesem Jahr endlich erbarmte sich Roco der Rufe und präsentierte den äußerst detaillierten DB-Klassiker in kompletter Länge; zuletzt 1999 in digitaler Wechselstromversion (#43900/43903).

Statt in Kunststoff- in der hauseigenen Metalltechnologie zog Märklin 20 Jahre später mit einem eigenen, entsprechend teuren VT 11.5 nach, den es nur in einmaliger, limitierter Serie gab. Die vierteilige Grundeinheit (#37605) ergänzte 2003 eine dreiteilige Zusatzpackung (#43115). Und auch des 602er-Gasturbinenzuges nahm man sich 2005 sowohl bei Märklin (#37606/43116) wie auch – deutlich preiswerter – bei Roco (#69101; achteilig) an.

Miniclub-Freunde hingegen können sich bereits seit 1994/95 über das Z-Modell von Märklin (#8873/8793) freuen.

Vielleicht erscheinen ja 2007 zu „50 Jahre TEE“ noch weitere TEE-Klassiker im Modell?

Oliver Strüber



Im Stil der 60er-Jahre gestaltet ist die Verpackung von Märklins RAm-TEE 3071.

Märklins VT 11.5 wird in der herstellertypischen Metalltechnologie gefertigt.



An den Gesichtern leicht zu unterscheiden: VT-Triebköpfe ohne (vorne) und mit Gasturbine.



Auch in der Dachpartie unterscheiden sich der normale (vorn, Märklin) und der Gasturbinen-Triebkopf (hinten, Roco).



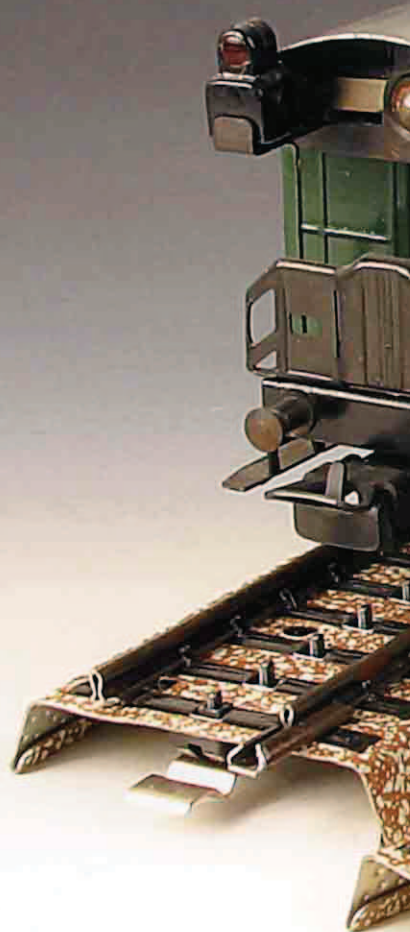
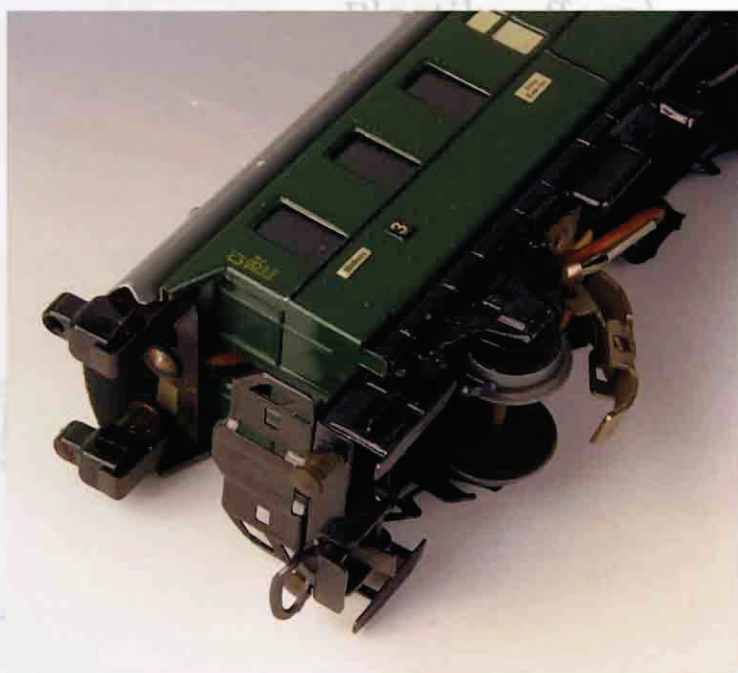
1966 präsentierte Märklin die moderne Vorserien-E 03 samt passender TEE-Wagen in 24-cm-Blech-Ausführung.

Leuchtendes E

Märklin-Schlusslampen zum Nachrüsten

Schon seit eh und je sorgt Märklin dafür, dass der Spielspaß beim Modellbahnbetrieb nicht zu kurz kommt, gleichzeitig aber auch die Vorschriften des Vorbilds bei den kleinen Modellen eingehalten werden. Zur vorbildgerechten Ausstattung eines Zuges gehörten neben der Frontbeleuchtung auch die Zugschlusslaternen. Diese roten Lampen sorgten nicht nur bei nächtlichem Spielbetrieb für glanzvolle Schlusspunkte auf den Modellbahnanlagen, sondern dienten auch der schnellen optischen Kontrolle, ob auch wirklich noch alle Wagen „am Zug dran“ waren.

Für die 00/H0-„Donnerbüchsen“ 329/1 (ab 1957: 4002) bot Märklin 1954-59 eine Schlussbeleuchtung (#484/32, später 7078) zur Imitation aufgesetzter Schlusslaternen an.



nde



Die Schlussbeleuchtung der "Donnerbüchsen" wurde nur insgesamt sechs Jahre lang angeboten.



Die elektrische Zug



Von 1954 bis 1992 bot Märklin seine Schlusslaterne zum Aufstecken auf einen Puffer (#484/33; ab 1957: 7079) an, hier im Katalog 1964/65.

Beim Vorbild wurde diese Kennzeichnung des Zugschlusses seit 1935 als Signal Zg 3 „Schlussignal“ bezeichnet. Als Nachtzeichen dienten die bekannten Zugschlusslaternen, in denen eine Lampe hinter einer roten Glasscheibe für das weithin sichtbare rote Schlusslicht sorgte. Sie waren meist als Oberwagenlaternen oben in Höhe des Wagendaches angebracht.

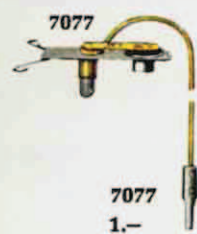
Donnerbüchsen-Schluss

Gleich von Anfang an wartete man mit zwei verschiedenen Arten der Schlussbeleuchtung auf: Zum einen gab es die speziell auf die seit 1951 gefertigte „Donnerbüchse“, den zweiachsigen Plattformwagen zunächst 3., später auch 2. Klasse (329/1, ab 1957: 4002), abgestimmte Schlussbeleuchtung 484/32, die ab 1957 mit der Umstellung der Märklin-Artikelnummern auf ein vierstelliges Nummernsystem als 7078 bezeichnet und so dem Zubehörbereich der Lampen zugewiesen wurde. Sie bestand aus zwei Glühbirnen in schwarzen Gehäusen, die mittels eines Blechstreifens miteinander verbunden waren und einfach nur unter das abgerundete Dach gesteckt zu werden brauchten. Das gelbe Kabel wurde durch die Fensteröffnung der Wagenstirnseite ins Innere des Wagens geführt, wo es an eine einzeln lieferbare Stromzuführung zur Wagenbeleuchtung (die mit dem kurzen „Skischleifer“) angeschlossen wurde. Mit wenigen Handgriffen hatte man so einen vorbildgetreuen Zugschluss für einen typischen Nebenbahn-Personenzug jener Jahre.

Leider aber hielt sich das Käuferinteresse scheinbar in Grenzen, die Schlussbeleuchtung wurde nur insgesamt sechs Jahre angeboten (obwohl die Wagen noch bis 1971, als Bausatz gar bis 1975 im Programm waren). Das macht sie heute bereits zu einer Seltenheit, die Sammlern in gutem Zustand bis zu 30€ wert ist.

Universelles Rotlicht

Weitaus verbereiteter und mit insgesamt 39 Jahren deutlich länger im Programm war die ebenfalls 1954 neu vorgestellte Schlusslaterne mit einer Glühbirne, die einfach nur auf einen Wagenpuffer aufgesteckt zu werden brauchte. Sie wurde zunächst unter der Artikelnummer 484/33, ab 1957 als 7079 angeboten



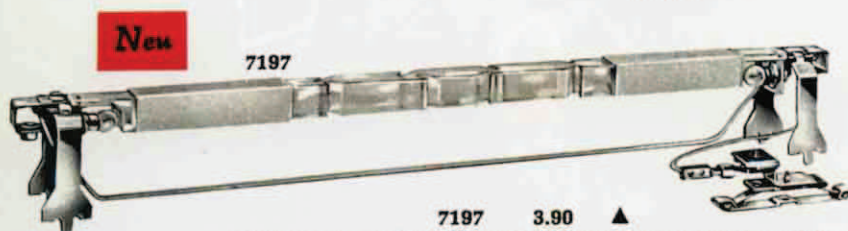
7077 1.-
Wagenbeleuchtung für alle D-Zug-Wagen, mit Anschlußbuchse für weitere Beleuchtungen · Glühlampe



7074 1.40
Innenbeleuchtung für Personenwagen 4002, 4003, 4004 und 4005 mit Anschlußbuchse für weitere Beleuchtungen



7079 1.50
Schlußlaterne mit Glühlampe · Auf Puffer aufsteckbar (nicht für die D-Zug-Wagen, Seiten 36 und 37 und Wagen mit Plastikpuffern) · Zum Anschluß werden 7074, 7076, 7077 oder 7198 benötigt



7197 3.90
Beleuchtung zu D-Zug-Wagen 4050, besteht aus Stromzuführung 7198, dem Leuchtstab und 2 Lampenfassungen mit Glühlampen · Mit dieser Beleuchtungseinrichtung werden die einzelnen Wagen vorbildgetreu ausgeleuchtet

Beide Bilder rechts. Dank der aufsteckbaren Lampe konnte der einfache Blech-Personenwagen 4040 sehr preiswert zum Schlusslichtwagen umfunktioniert werden.



und wies ein schwarzes Blechgehäuse mit weiß-roter Warnschraffur auf, in dem die Glühbirne steckte. Von dieser ging ein gelbes Kabel ab, das zum Schleifer unter dem Wagenboden geleitet wurde, den der Käufer separat dazuerwarb. Alternativ konnte bei mit Innenbeleuchtung versehenen Personenwagen auf deren freie Anschlussbuchse zurückgegriffen werden.

Obwohl vor allem zur Schlussbeleuchtung von Güterwagen gedacht, konnten mit ihr nahezu alle Varianten an Personen- und Güterwagen als weithin sichtbare Schlusswagen eines Zuges ausgerüstet werden. Lediglich die modernen D-Zug-Wagen der 26,4-m-Bauart, von Märklin ab 1959 produziert, waren hiervon aufgrund der weit unter den Wagenkasten versetzten Puffer ausgeschlossen.

Immerhin bis 1992 angeboten fand die einfach zu montierende Schlusslaterne weitaus mehr Freunde als ihre nahe Verwandte, weshalb sie Sammlern heute auch nur etwa 5 € wert ist. Zum Vergleich: 1961 betrug ihr Preis 1,50 DM, 1992 6,50 DM.

Beide Zugschlussbeleuchtungen sind in ihrem ganzen Gepräge typische Vertreter der 50er-Jahre, was sie nicht nur für Liebhaber sammelns-, sondern vor allem spielenswert macht.

Oliver Strüber

Fotos: Markus Tiedtke, Oliver Strüber



Für die alten blauen Schürzenwagen (346/6) gab es nie einen Märklin-eigenen Schlusswagen, dies blieb allein den grünen Exemplaren vorbehalten. Mit 484/33 konnte der Kunde dies beheben.

Egal, ob rechts oder links: Auch für Güterwagen wie diesen Bananentransporteur (#4509) ...

... oder den Primex-Kühlwagen 4543 lässt sich Märklins Schlusslicht hervorragend nutzen.

Die Leuchtkraft der Zugschlusslampen kommt erst bei Dunkelheit zur Geltung. Besonders gut wirkt sie im stimmigen historischen Zusammenhang, hier die alte Märklin-„Donnerbüchse“ 329/1; im Hintergrund Bahnhof 414, Güterschuppen 428 und Lampe 448/1, auch die Figur ist von Märklin (aus 405 GN).



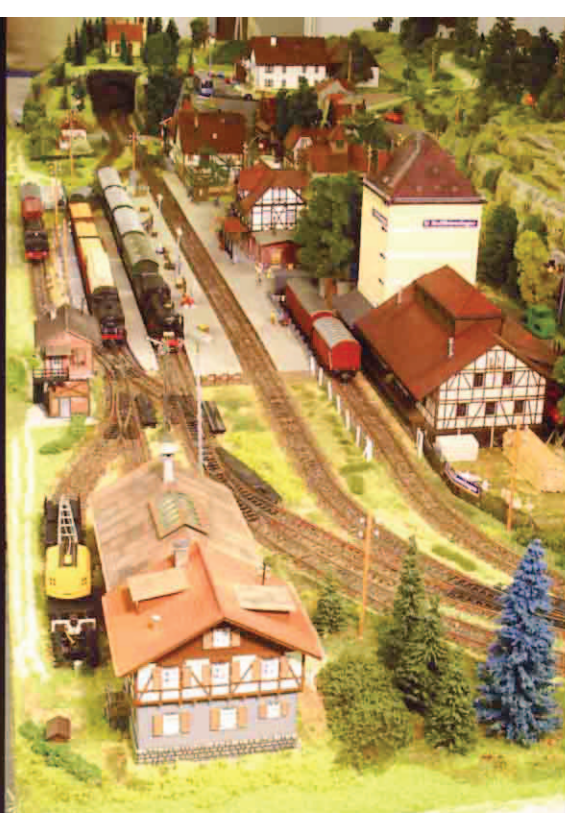
Ländlicher Kreisverkehr

Eine H0-Anlage zum Spielen

Für den bescheidenen Ortsgüterumschlag genügt eine kleine Rampe, da das meiste Frachtaufkommen beim Raiffeisen-Handel auf der anderen Bahnseite stattfindet.

Dass ein Privatmann eine Modellbahnanlage mit der Absicht baut, sie auch auf Ausstellungen zu zeigen, ist hierzulande im Gegensatz zu Großbritannien oder den Niederlanden selten, noch dominieren auf den Treffen der Modellbahner meist die Clubs. Ulrich Reiff wagte das Unterfangen und präsentierte im Frühjahr in Sinsheim den zunächst ersten Teil seiner im Süddeutschen um 1965 angesiedelten Bahn.





Hinsichtlich der Grundidee ist die Anlage „Land-leben“ ein Klassiker: Thema ist ein kleiner Bahnhof an einer zweigleisigen Strecke. Neben den beiden Durchfahrtsgleisen verfügt er noch über ein Kreuzungsgleis, ein Ladegleis mit Rampe sowie ein Mini-Bw samt kleinem Lokschuppen. Neben dem Empfangsgebäude befindet sich außerdem der Anschluss des Baywa-Landhandels.

Angesiedelt ist die Anlage im hügeligen Württem-berger Raum, weshalb der größte Teil der Strecke dann auch im Tunnel verläuft. Dorthin hat Ulrich Reiff auch den zweiten Bahnhof seiner Anlage, den Schattenbahnhof, verlegt. Insgesamt können daher auf der erst seit Oktober 2005 in nur wenigen Monaten entstandenen Anlage bis zu sieben Züge verkehren. Zeitlich ordnet Ulrich Reiff das darge-stellte Geschehen in die späte Epoche 3 ein – die letz-te Hochzeit des Dampfbetriebes, die aber auch schon regulären Dieselpetrieb zulässt.

Oben links. Aus der Vogel-perspektive lassen sich die Ausdehnung und Anordnung der Gleisanlagen des kleinen Durchgangsbahnhofes beson-ders gut erkennen.

Die Liebe des Anlagenbauers zum Detail verraten u. a. die Fassrampe (Bausatz: modell-bahn kreativ) vor dem Lok-schuppen (Pola) sowie die farbliche Behandlung der Schuppentore.

Sehr am Vorbild angelehnt gestaltet hat Ulrich Reiff den Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestelle und Taxi-Stand.



Die östliche Bahnhofsausfahrt dominiert der Raiffeisen-Landhandel mit seinem großen Siloturm.



Zu den eingesetzten Stammfahrzeugen, übrigens allesamt aus Märklin-Produktion, gehören die 18.4 oder die 45 mit passenden Personen- und Güterzügen. Im Rangierdienst dagegen kann standesgemäß die bullige 81 zeigen, was in ihr steckt.

Unmittelbar am Bahnhof liegt ein kleines Hotel, dessen Terrasse mangels warmer Temperaturen momentan noch nicht gut frequentiert wird.

Gestaltung

Der Aufbau der zweiteiligen Anlage sowie die Ausgestaltungsarbeiten folgten in den Grundzügen den bekannten Baumethoden. Der Unterbau besteht aus einer Rahmenkonstruktion aus Tischlerplatten, aufgefüllt mit Styroporplatten als Träger der Landschaft.





Die Feuerwache soll neu verputzt werden und ist teilweise eingerüstet. Die Fahrzeugpflege kann trotzdem stattfinden. Beachtenswert ist auch die Eigenbau-Stromleitung.



Die verbauten Gebäudebausätze stammen aus den Sortimenten von Faller (Weingut wie #130373, Feuerwehrwache #130268 und Kirche #130228) und Vollmer (Wohnhäuser). Das markante Raiffeisen-Lagerhaus mit Siloturm lieferte früher Pola, heute Faller (#120158/130967). Die meisten Bauten verfeinerte der Modellbauer noch durch farbliche Behandlung beziehungsweise dezente Alterung. Damit verleiht er seiner Anlage natürlich auch eine individuelle Note. Den Blick Reiffs fürs Detail verraten neben vielen kleinen Szenen nicht zuletzt auch die nahezu komplett gespannten Stromleitungen. Sie sind lediglich an der aus

Bild in der Mitte. Am Ende des Arbeitstages kommt Bauer Huber vom Feld heim; Frau und Hund begrüßen ihn freudig.

Die Landschaftsgestaltung überzeugt gerade durch die abwechslungsreiche Begrünung und gut gestaltete Feldwege.





Das Weingut oberhalb der Kleinstadt richtet gerade ein Oldtimer-Treffen aus und ist entsprechend gut besucht.

Entsprechend der regionalen Geografie sind die Felder eher klein, sorgen so jedoch für eine belebende Abwechslung.



Der Erbauer

Ulrich Reiff, gelernter Elektriker, beschäftigt sich, wie wohl die Meisten, bereits seit seiner frühen Kindheit mit Modellbahnen. Die Vorliebe des heute 55jährigen Salmendingers bei der Modellbahn liegen, entgegen der vorgestellten Anlage, im Bereich der elektrischen Traktion mit Oberleitungsbetrieb.

Transportgründen nötigen Trennkante der beiden Anlagenteile unterbrochen.

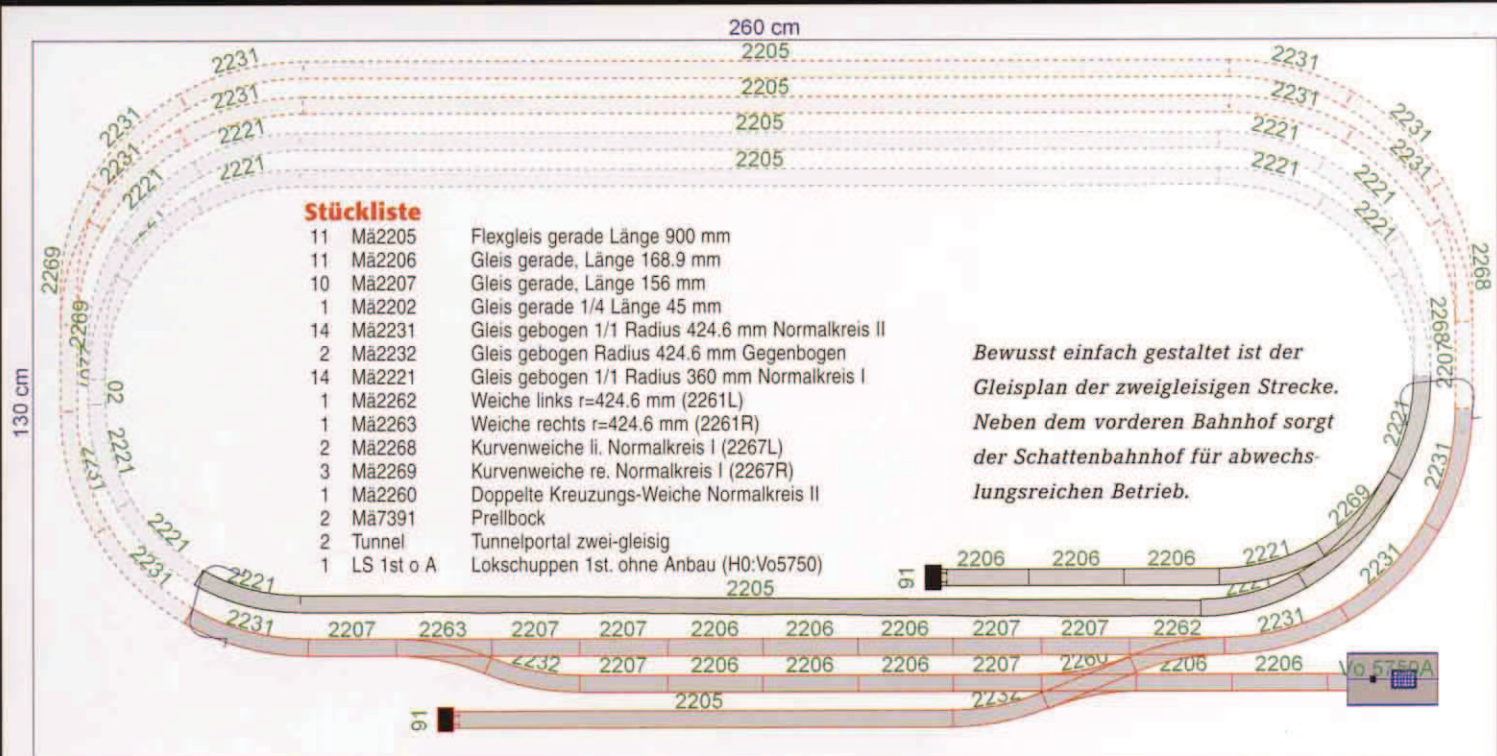
Für die Begrünung verwendete Ulrich Reiff die Produkte der neuen Premium-Produktlinie von Faller, ergänzt beispielsweise mit Foliage von Woodland/Noch.

Sehr großen Wert legte er dabei auf die realistische Nachbildung des Umfeldes der beiden den hinteren Teil der Anlage dominierenden Gehöfte. Dem echten Landleben abgeschaut, sind sie von großzügig angelegten Feldern und Streuobstwiesen umgeben.

Nicht vergessen hat der Landschaftsgestalter dabei kleine Details, etwa zeltende Jugendliche am Lagerfeuer oder eine Reitergruppe beim gemeinsamen Ausritt. Ein Hingucker ist jedoch das Oldtimertreffen vor dem Weingut – eine gute Idee, um auch ältere, nicht unbedingt epochengerechte Straßenfahrzeuge zu präsentieren.

Technik

Gesteuert wird „Landleben“ von klassischer Digitaltechnik: Zusammen mit einem 52 VA-Trafo dient eine Control Unit 6021 der Steuerung des



Grafik unter Verwendung von Wintrack

Fahrbetriebes. Ein zusätzlicher 32 VA-Trafo versorgt die Anlagenbeleuchtung mit dem nötigen Strom. Das Stellen der Ansteckantriebe der Weichen erledigt auf Knopfdruck das bewährte Märklin-Keyboard.

Insgesamt liegen auf der nur 1,3 x 3,0 m großen Anlage rund 18 m Märklin-K-Gleis. Die Weichen sind bis auf eine Kreuzungsweiche (DKW) als Bogenweichen ausgeführt – so erreichte Erbauer Ulrich Reiff trotz beschränkter Anlagenlänge und Bahnübergang vor der Bahnhofseinfahrt größere Zuglängen.

Die Zugkreuzungen sowie den Bahnübergang steuern geschickt versteckte Lichtschranken. Auf dem Hausbahnsteig verbergen sie sich beispielsweise innerhalb kleiner Fernsprecbuden.

Trotz der geringen Anlagengröße lässt sich dank des Schattenbahnhofs doch ein interessanter und zugtechnisch gesehen abwechslungsreicher Bahnbetrieb durchführen. Doch viel mehr Spaß bereitet es, den Zügen beim Rangieren oder bei ihrer Fahrt durch die württembergische Hügellandschaft zu folgen und dabei immer neue nette Details zu erblicken. Viel Spaß beim Rundgang durch das „Landleben“.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Im langgestreckten Schattenbahnhof unter dem Höhenzug können weitere Zugkreuzungen stattfinden.

Die Steuerung der Anlage erfolgt teilweise über Lichtschranken, die Ulrich Reiff in kleinen Bahnsteigbauten versteckte.

Gleich hat die S 3/6 mit ihrem Eilzug den Durchgangsbahnhof erreicht. Für den Gegenzug steht bereits die Ausfahrt.



Unter Zug

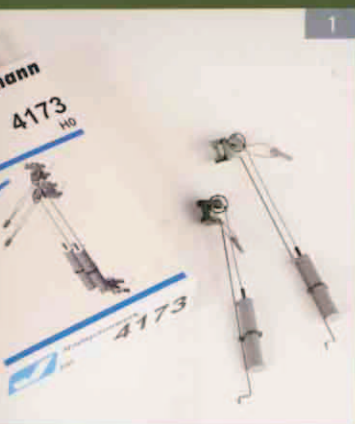
Oberleitung Teil 3 – Abspannvorrichtungen



Nachdem in den ersten beiden Teilen der prinzipielle Aufbau der Oberleitung mit den Elementen von Viessmann beziehungsweise Märklin beschrieben wurde, geht es im dritten Teil um die beim Original unverzichtbare Abspannung. Sie sorgt einerseits stets für einen straffen Fahrdraht, dämpft gleichzeitig aber auch auftretende Schwingungen. Wie auch die Fahrleitung selbst unterlagen die Spannvorrichtungen im Laufe der Epochen verschiedenen Änderungen.

Die Abspannmaste mit ihren Balastgewichten verleihen der Modelloberleitung noch mehr Realistik.





Bauelemente

Abspannmasten mit Fahrleitungshaltern sind auf einer Anlage mit Oberleitung vor allem in Weichenstraßen unverzichtbar. Zudem verleiht richtiges Abspannen der Fahrleitung die nötige Stabilität.

1. Viessmann bietet dem bastelfreudigen Modellbahner Radspannwerke auch als Zurrüstteil an.

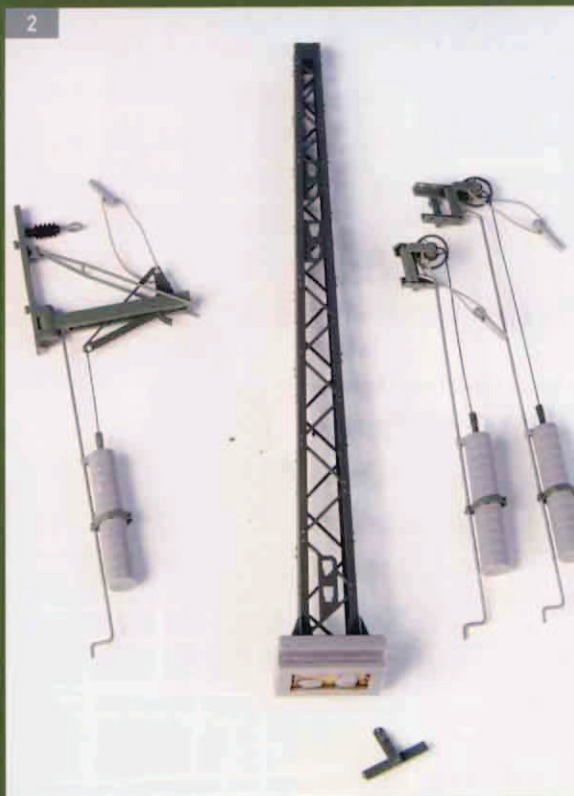
2. Je nach eigenem Geschmack kann man Einzelmasten mit Rad- oder Hebelspannwerken ausstatten.

3. Die fertig montierten Abspannmasten mit Rad- und Hebelspannwerk im Vergleich.

4. Einzelmasten mit Doppelausleger, hier die Version der DB, sind unverzichtbarer Teil der Abspannabschnitte.

5. Am damaligen Streckenende in Sömmerda fallen beim Umsetzen der 143 die unterschiedlichen Komponenten der abgespannten Fahrleitungen besonders auf. Noch ist nicht alles bei Viessmann erhältlich.

Foto: Martina Kratzsch



Beim Abspannen der Fahrleitung sind zwei Fälle zu unterscheiden. Der erste, augenfälligste ist der Abspannabschnitt, bei dem der Trag- und Fahrdraht komplett aus der Oberleitung herausgeführt und ein jeweils anderer eingeführt wird. Dieser Wechsel zieht sich normalerweise über mehrere Masten. Damit sich die Fahrleitung frei bewegen und so den notwendigen Längenausgleich bei großen Temperaturschwankungen vornehmen kann, besitzen die im Abspannabschnitt stehenden Tragmasten einen Doppelausleger. Daran werden die beiden Fahrdrahtstränge jeweils getrennt montiert. Immer zu Beginn und am Ende eines solchen Abschnittes stehen die markanten Abspannmasten mit ihren Spannwerken und den zugehörigen Betongewichten.

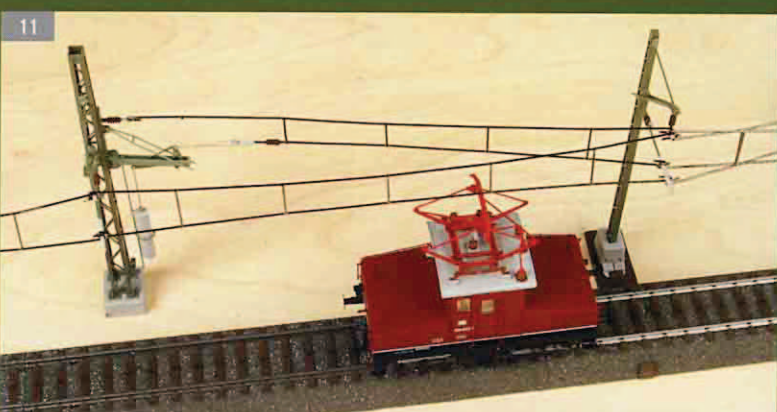
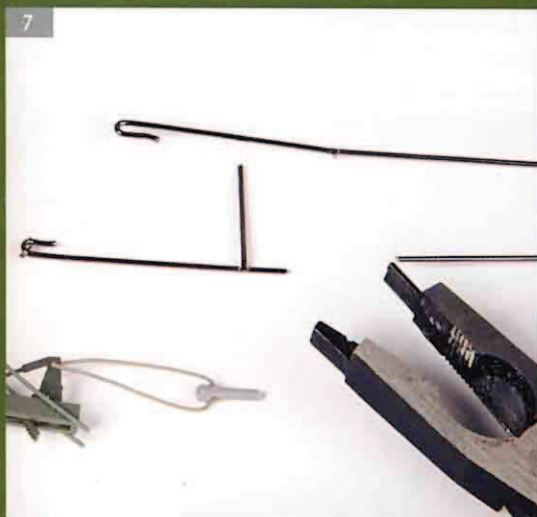
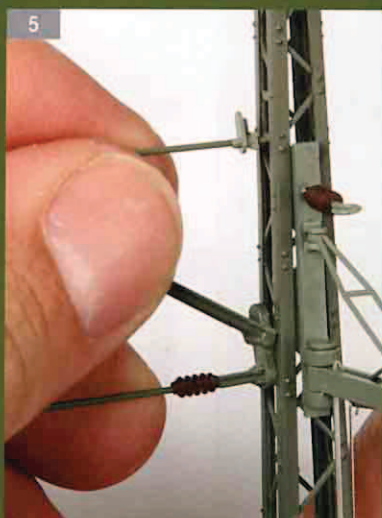
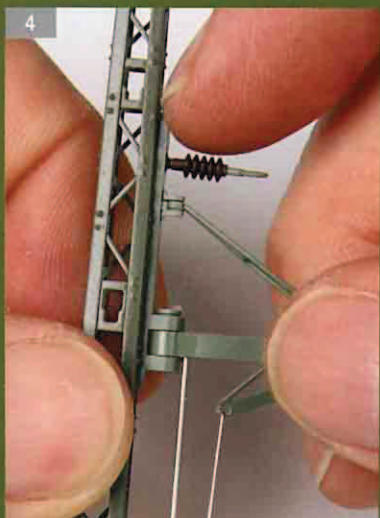
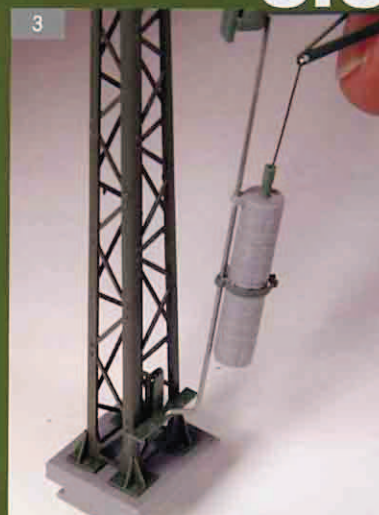
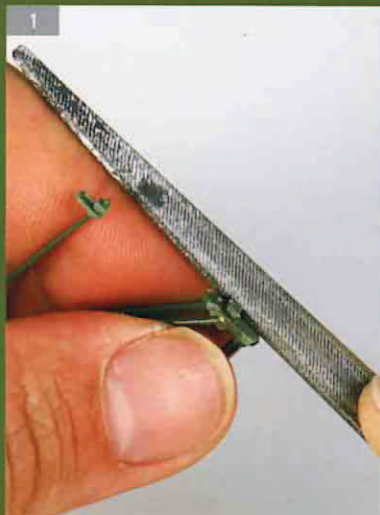
Die zweite Bauform ist der sogenannte Fixpunkt, bei dem nur die Trageile getauscht werden, welche dann fest am Mast befestigt sind. Auf derartige Konstruktionen gehen wir in einem späteren Beitrag ein.

Bauelemente

Wie erwähnt sind Abspann- und Fahrleitungsmasten mit Doppelausleger unverzichtbarer Teil der Abspannabschnitte entlang der Bahnstrecken und in den Bahnhofsabfahrten. Deren Ausführung hängt aber von der dargestellten Epoche ab, wobei sich im Viessmann-Programm zahlreiche Versionen für die Epochen II bis IV finden.

Die Abspannmasten mit Fahrdrathalter kann man sowohl in der Ausführung mit Radspannwerken als auch mit Hebelspannwerk der Epoche II komplett montiert im Fachhandel erstehen. Zudem besteht aber auch die Möglichkeit des Selbstbaus aus den gleichfalls angebotenen Einzelkomponenten Mast, Fahrdrathalter, Spannwerk und zuletzt Fahrdraht. Unsere Bilder mögen einen besseren Eindruck von der Vorgehensweise vermitteln als dies viele Worte könnten. Der Aufbau erfolgt hier rein schematisch

Umbau Spannmast DRG aus Komponenten



1. Sollen die als Ersatzteil erhältlichen DRG-Fahrdrahthalter an den Abspannmasten Verwendung finden, muss man sie ihrer Überstände berauben.

2. Am kleinsten Turmmast lassen sich die Einzelteile der Spannwerke ...

3. ... sehr gut anhängen.

4. Zuletzt hakt man vorsichtig das Hebelspannwerk ein.

5. Jetzt kann der passend befeilte Fahrdrahtalter montiert werden.

6. Durch probeweises Einhängen des Fahrdrahts wird das richtige Maß zum Einkürzen festgelegt. Es sind bei diesem Fahrleitungstyp 42 mm.

7. Das Ablängen des Fahrdrahts erfolgt mit der Viessmann-Zange.

8. Nun wird zunächst das Tragseil des einzuhängenden Fahdrahtes eingefädelt, ...

9. ... dann die Hülse des Spannwerks aufgesteckt.

10. Schon ist das Hebelspannwerk am DRG-Mast fertig ...

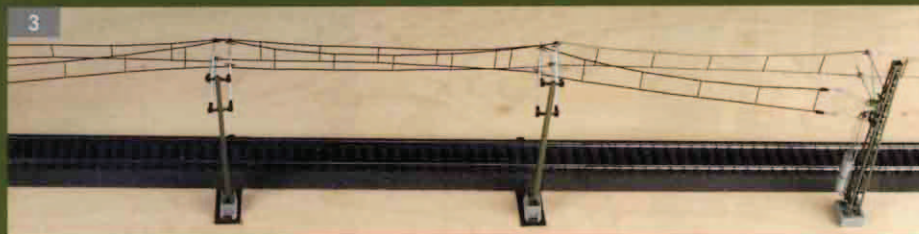
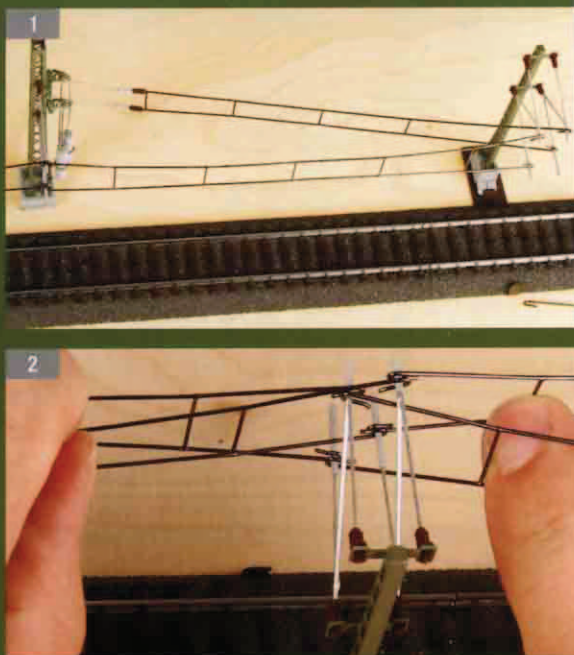
11. ... und kann in die Anlage eingebaut werden.

Aufbau Spannabschnitt DB (Prinzip)

1. Zuerst verbindet man den Spannmast samt Fahrdralthalter mit dem Mast mit Doppelausleger.

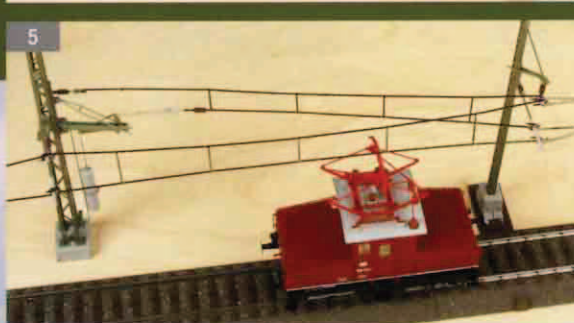
2. Die zu verbauenden Fahrleitungsstücke kreuzen sich am ersten Mast mit Doppelausleger.

3. Der teilweise fertige DB-Abspannabschnitt. Gut zu erkennen ist das Herausführen der Fahrleitung.



4. Zum vollständigen Abspannabschnitt der DB-Fahrleitung gehören je 2 Masten mit Doppelausleger.

5. Abweichend davon verfügen die DRG-Spannabschnitte nur über einen Mast mit Doppelausleger.



Ein solcher, für die DB in der Epoche V üblicher Spannabschnitt, hier bei Leubingen, kann leider mangels Modellen noch nicht angeboten werden.
Foto: Martina Kratzsch

und bewusst nur zur Verdeutlichung des Prinzips mit den kürzesten im Handel erhältlichen Fahrdrähtlängen.

Während der Einbau solcher Spannabschnitte bei der Wahl der geeigneten Fahrdrähtlängen auf der Strecke relativ schnell vonstatten geht, benötigen Abspannungen von Bahnhofsgleisen etwas Fingerspitzengefühl und Vorstellungsvermögen zur Festlegung der geeigneten Standorte der Masten.

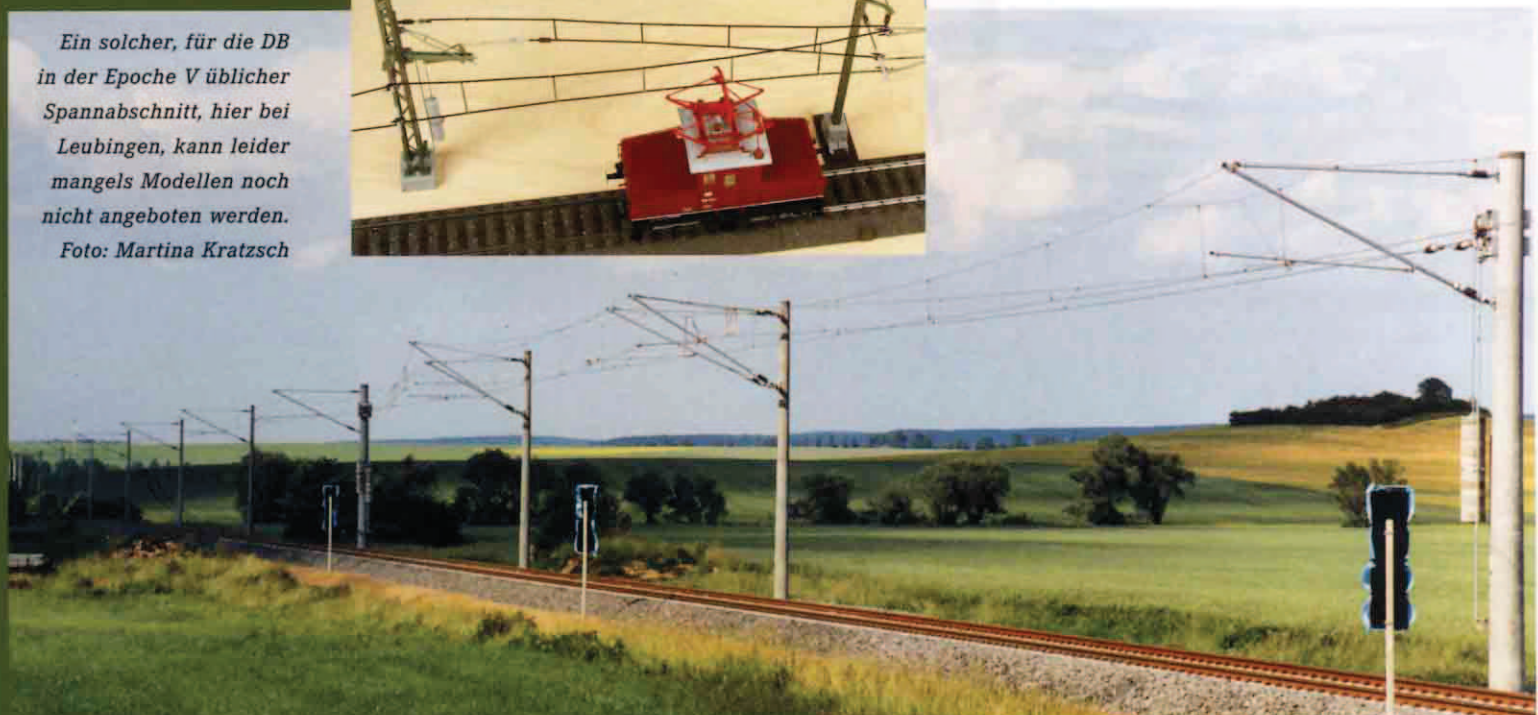
Nachrüstung Quertragwerk

Im vorliegenden Fall wird das Gleisfeld von Quertragwerken überspannt. Eines ist der Beginn der für die Weichenverbindungen beiderseitig notwendigen neuen Fahrdrähtabschnitte. Da Viessmann nur die kleinen Turmmasten (#4715) serienmäßig mit den notwendigen Aufnahmen ausrüstet, müssen bei der Wahl größerer Masten (#4716/4717) zunächst die Träger für die Spannwerke montiert werden.

Dazu passt man zunächst mit einem Skalpell die Halter entsprechend der in der Bauanleitung vorgegebenen Maße in der Breite an. Anschließend fixiert man sie mit etwas Sekundenkleber sowie den mitgelieferten Drähten. Sofern man dabei keine Fehler gemacht hat, lassen sich die beiden Teile des Radspannwerkes problemlos einhängen.

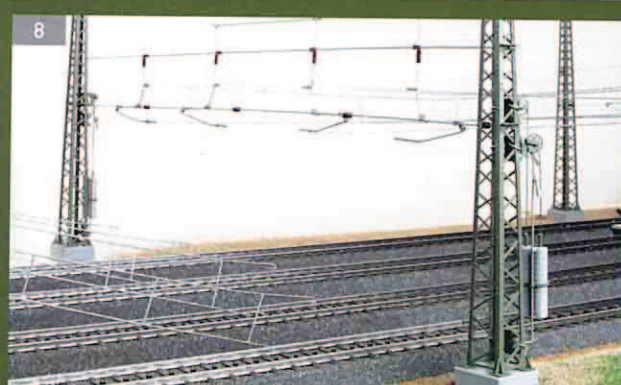
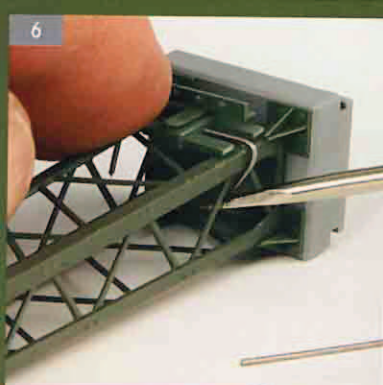
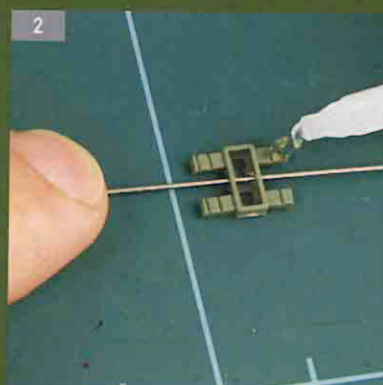
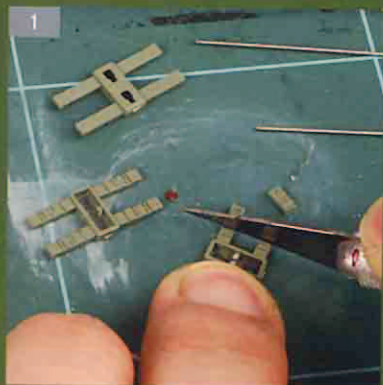
Sind diese Arbeiten erledigt, montiert man das zugestützte Tragwerk auf der Anlage oder dem Diorama. Im nächsten Schritt wird der Fahrdraht an die Spannwerke angepasst. Dabei sollte der Modellbauer die Oberleitung so einkürzen, dass sie nach dem Einschieben in die Hüllen des Radspannwerkes auch gespannt ist. Vor der endgültigen Montage sollte nicht vergessen werden, auch die beiden Isolatoren auf Trag- und Fahrdrathseil zu schieben.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Nachrüstung Quertragwerke

Schritt für Schritt



1. Entsprechend der mitgelieferten Aufbauanleitung passt man die Halteelemente an.

2. Obwohl die Fixierung mit Draht meist ausreicht, erhalten die Elemente mit Sekundenkleber Zusatzhalt.

3. Beim Aufkleben auf den Mast sollte man genau auf die Einhaltung der vorgegebenen Abstände achten.

4. Nach dem Aushärten des Klebers biegt man die Halteelemente und kürzt den Überstand ein.

5. Diese Arbeiten sind bei allen 3 Halteelemente nötig.

6. Nun biegt man die Halteelemente vorsichtig in das Innere des Masts hinein.

7. Das Einsetzen der Radspannwerke ist einfach.

8. Das fertig montierte Quertragwerk mit Spannwerken, aber noch ohne Fahrdrabt.

9. Zum Schluss kürzt man den Fahrdrabt entsprechend den Gegebenheiten und ...

10. ... setzt Isolatoren und Einschieber ein.

11. Fertig!

Wer sich auf Modellbahn-Messen für die Königsspur interessiert, findet meist gut gestaltete Dioramen oder aber karge Fahranlagen. Der Chemnitzer Frieder Neumerkel begann zunächst ebenfalls mit einem Fahrkreis, ging dann jedoch bald einen anderen Weg.

Freude am Fahren

Eine etwas andere Spur 1-Anlage

Eins vorweg – bei der vorgestellten Anlage handelt es sich vordergründig um eine Ausstellungsanlage zur Präsentation von Fahrzeugen in der Spur 1. Die Gestaltung der Landschaft richtete der Erbauer daher an den Erfordernissen des rauen Messebetriebes aus.

Gestaltung

Die Gleisführung der Anlage entspricht dem klassischen Oval. Auf der einen Längsseite findet sich der dreigleisige Bahnhof mit kleiner Einsatzstelle, auf der anderen eine Ausweichstelle. Während der Zugbetrieb insgesamt eher bescheiden ist, laden die Gebäude auf der Anlage zu einer längeren Betrachtung ein.

Neben einigen abgewandelten Kunststoffbausätzen finden sich unter ihnen auch verschiedene Kartongebäude. Teilweise handelt es sich dabei ursprünglich um H0-Bausätze von Auhagen, die Modellbauer Neumerkel durch mehrfaches Farbkopieren in den Maßstab 1:32 vergrößerte. Andere Bauten, etwa den Bauernhof, entdeckte er während eines Einkaufsbummels in Österreich. Die ursprünglichen Kartondächer ersetzte er allerdings durch Kunststoffplatten. Ebenso verfeinerte er zahlreiche Details, etwa die Fensterpartien.

Seine besondere Vorliebe gilt jedoch der vorbildge-

rechten Ausgestaltung der Inneneinrichtungen. So kann der Betrachter den Gästen im Wintergarten eines Cafés direkt auf den Tisch gucken und Kaffeetassen zählen oder die Tischdekoration bewundern. Selbstverständlich gibt es auch schicke Gardinen und alle Hänge- und Stehlampen sind beleuchtet. Derweil dreht im Garten eine Feldbahn, besetzt mit den Kindern aus der Nachbarschaft, ihre Runden.

*Rechte Seite oben.
Der kleine Posten ist ebenso
wie die vorbeifahrende 52
ein kompletter Eigenbau und
stammt aus der Spur 1-
Frühzeit des Erbauers.*

*Großes Bild rechts.
Betriebsmittelpunkt der
Anlage ist der kleine
Durchgangsbahnhof an der
zweigleisigen Strecke. Der
Personenzug wird schon
sehnlichst erwartet.*

*Betriebsamkeit prägt das
Umfeld der Einsatzstelle.*







Im Stumpfgleis der Ausweichstelle wartet Märklins 55er auf neue Aufgaben.

Im Packwagen werden neben Koffern auch eilige Stückgüter transportiert.

Unten rechts. Ein besonderer Hingucker im Modell-Bw ist das Ergänzen der Vorräte mit echtem Wasser.

Unten links. Liebevoll gestaltet ist der Garten des Bauernhofes. Letzteren brachte der Chemnitzer aus Österreich mit.



Fahrzeuge

Die auf der Anlage zum Einsatz kommenden Fahrzeuge entstammen einerseits dem Sortiment von Märklin – genannt seien beispielsweise P8 (BR 38.10-40), V 60 und V 100 – teilweise trifft man aber auch auf mehr als 30 Jahre alte Eigenbauten aus der Werkstatt von Frieder Neumerkel, beispielsweise die mit einem Mischvorwärmer und Steifrahmentender ausgestattete Altbau-52.

Positiv hervorzuheben ist die Inneneinrichtung der Personen- und Packwagen. Keiner der Waggon ist leer unterwegs. Im beleuchteten Inneren sind zahlreiche Figuren und entsprechende Gepäckstücke



oder auch Fahrräder zu finden. Das macht zugleich einen weiteren großen Reiz dieser Anlage aus.

Technik

Die Steuerung der teilweise mit Sound-Decodern ausgestatteten Fahrzeuge obliegt einem Lenz-Digitalsystem. Die Halte des im inneren Oval verkehrenden Personenzuges erfolgen im Regelfall zeitabhängig. Dies kann unter Umständen auch einmal dazu führen, dass ein Stopp nicht am Bahnsteig, sondern schon davor erfolgt. Auf dem äußeren Oval sind die Züge permanent unterwegs.

Im Bereich des Betriebswerkes finden sich einige weitere Hingucker: Der faszinierendste ist wohl der voll funktionsfähige Wasserkran, aus dem echtes Wasser in den Tender einer Dampflok fließt. Doch



Oben. Einstiegsdroge – vor mehr als 30 Jahren entstand in der Werkstatt Frieder Merckels diese Altbau-52 im Eigenbau.

Innen links. Am Güterboden herrscht reges Treiben – der nächste Wagen wird in Kürze bereitgestellt.

Alle Personenwagen sind beleuchtet und mit Reisenden besetzt.

das kleine, im Eigenbau entstandene und mit einer detaillierten Führerstandseinrichtung versehene Modell scheint einen gehörigen Durst zu haben, denn das Wasser läuft ununterbrochen, ohne dass der Tender überschwappt ...

Text und Fotos:
Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Seinen Blick fürs Detail offenbart der Modellbauer dem Betrachter dieser gelungen Wintergarten-Szene.



Das kleine Stellwerk an der Bahnhofsabfahrt baute Frieder Neumerkel aus Resten des bekannten Märklin-Brückenstellwerkes.

Lange Zeit blieben Modellbahner hinsichtlich der Ausgestaltung landwirtschaftlicher Agrarflächen auf den weitgehenden Selbstbau angewiesen, gab es doch außer abgeernteten Feldern und frisch gepflügten Äckern kaum vorbildlich-filigranes Kulturland zu kaufen. Nach Sonnenblumen, Weinreben und Kürbissen brachte Zubehörspezialist Busch im Rahmen seiner „Natur pur!“-Produktlinie eine sehr gelungene Nachbildung eines Maisfeldes auf den Markt. Wir sind zu Kleinbauern in 1:87 geworden.

Das Maisfeld von Busch besteht aus zehn Plastik-Spritzlingen und einem Beutel Flockage.

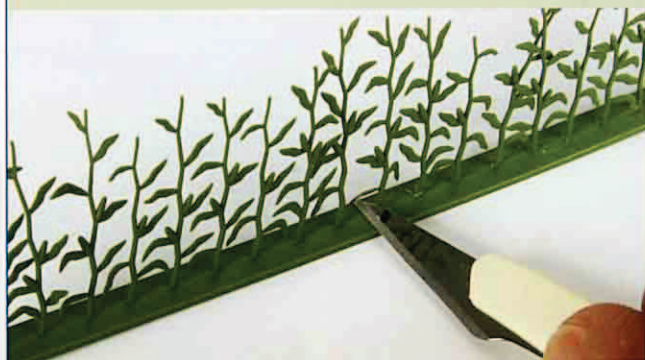


Erntezeit

Das Maisfeld in H0 von Busch



Landschaftsgestaltung



Mit einem Bastelmesser werden die Giessnähte entfernt.

Die Bodenplatten erhalten eine mattbraune
Sprühdosenlackierung, die Pflanzen selbst deckt man mit
einem Pappstreifen ab.



Auf die Maiskolben wird gelbe Farbe aufgetragen.

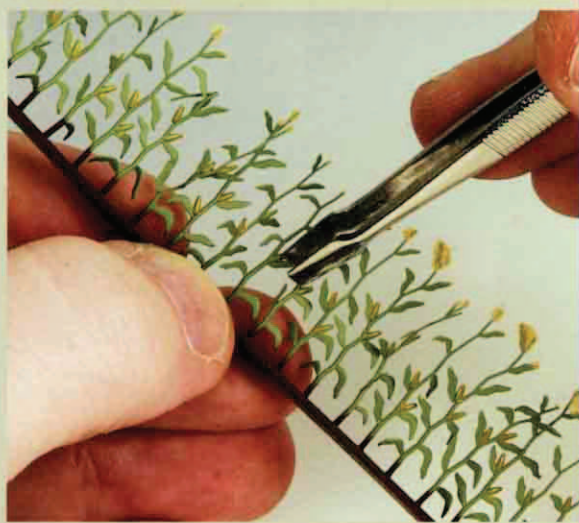
Die Ähren werden mit Weißleim überzogen ...



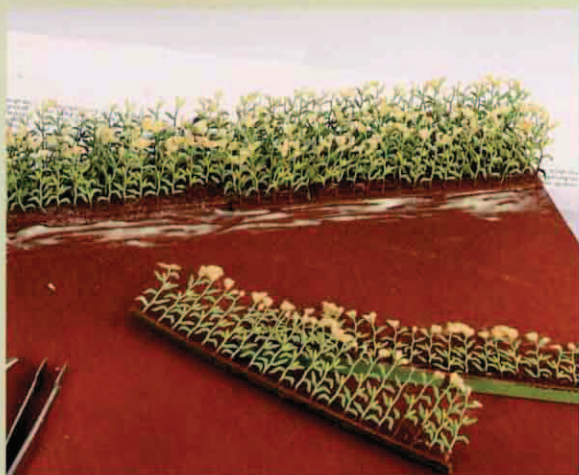
... und in den beigen
Feinflock getaucht.



Mithilfe einer Pinzette biegt
man Pflanzen und Blätter in
verschiedene Richtungen.



Die Pflanzenstreifen werden
auf den mit Kraftkleber ver-
sehenen Untergrund
gedrückt.



Abschließend passt man das
Maisfeld am Rand seiner
Umgebung an.



Die Packung (#1202; UVP 8,79 €) enthält zehn matt-
grüne flexible Plastik-Spritzlinge mit je zwei
Bodenstreifen á 20 Maispflanzen sowie ein Tütchen
beigen Feinflocks, aus denen sich ein Minifeld auf
einer Fläche von 100 cm² gestalten lässt. Für einige
Stunden Bastelspaß ist also gesorgt.

Zur besseren Wirkung zumindest der Pflanzen am
Feldrand entfernt man als erstes mit einem
Bastelmesser oder Skalpell vorsichtig die Gießnähte.
Anders als auf der Verpackung angegeben sollte man
sich dann an die farbliche Gestaltung der Boden-
platten begeben. Empfehlenswert ist die Verwen-
dung einer Sprühdose matter mittelbrauner Farbe.
Hierzu werden die Pflänzlein mit einem Pappstreifen
abgedeckt und nur die Bodenplatte beidseitig ein- bis
zweimal übersprüht.

Nach dem Trocknen folgt der beidseitige gelbe
Anstrich der Maiskolben. Deren Farbe kann je nach
gewähltem Reifegrad zwischen grünlich-gelb, mittel-
gelb und dunkelgelb variieren, der eigene
Geschmack entscheidet. Ein feiner Pinsel, eine ruhi-
ge Hand und Geduld helfen.

Zum Abschluss erhalten die Ähren ihren Feinflock-
Überzug. Busch empfiehlt, den Weißleim per Pinsel
oben auf die Pflanzenspitzen aufzutragen; zur
Beschleunigung des Arbeitstempos können die
Maispflanzen vorsichtig mit den Spitzen in einen grö-
ßeren Becher Weißleim getaucht werden. Dann
drückt man sie kurz mit jeder Seite in das auf einer
alten Zeitung ausgebreitete Flockmaterial.

Um den in Reih und Glied aufgereihten Pflanzen ihre
statische Wirkung zu nehmen, biegt man mit einer
Pinzette einige Pflänzchen vorsichtig in andere
Richtungen und gibt auch den einzelnen Blättern
neue Stellungen. Nur so entsteht später ein realisti-
sches Ergebnis.

Nun kann es an das „Pflanzen“ der Maispflanzen-
Streifen gehen: Zur Verklebung mit dem vorher eben-
falls braun eingefärbten Holzuntergrund eignet sich
ein Kraftkleber wie z. B. Pattex. Die Grundplatten der
Pflanzenreihen gestatten eine Aneinanderreihung
sowohl hinter- als auch nebeneinander ohne später
erkennbare Trennlinien. Die Randbereiche werden
abschließend mit Landschaftsbaumaterialien ihrer
Umgebung angepasst.

Schritt für Schritt „wächst“ so ein hübsches, natür-
lich wirkendes Maisfeld, dass jede landwirtschaftlich
geprägte Anlage wirkungsvoll ergänzt. Für die
Maisernte bieten Kibri (#B-10978, B-11176) und
Wiking (#389 40 47) moderne Maschinen an.

Oliver Strüber

Märklin & Cie – Verkauft! (und Verraten?)

Seit dem 11. Mai dieses Jahres ist es nun Gewissheit – sämtliche Gesellschaftsanteile der Märklin & Cie gehören nach monatelangen zähen Verhandlungen dem in London ansässigen Finanzunternehmen Kingsbridge Capital. Der neue Eigentümer fühlt sich der Traditionsmarke Märklin verpflichtet. Andererseits soll Märklin nach einer Sanierung nach vier bis sechs Jahren weiterverkauft werden.

19 der Altgesellschafter dürften sich über diese Entwicklung freuen und können sich am Erlös freuen. Claudius und Peter Märklin sowie Dieter Stradinger werden diesen Umstand angesichts der, im übrigen für Investoren üblichen Strategie des billigen Ein- und nach Sanierung teuren Weiterverkaufs, wohl eher als Verrat an den Werten des Unternehmens empfinden. Denn nach ihrem Verständnis passen zu einer Traditionsmarke keine kurzfristigen Entwicklungen. Aber genau diese verfolgt der neue Investor.

„Wir setzen alles daran, die Marke wieder mehr an die jungen Leute heran zu führen“, sagte Mathias Hink, Chef des britischen Finanzinvestors Kingsbridge Capital in Göppingen. Man möchte die fast 150 Jahre alte Firma neu ausrichten, um sie damit aus der Krise zu führen. Dazu gehöre, neue Vertriebswege wie das Internet zu nutzen und die Marke Trix zu stärken. Darüber hinaus sollen Göppinger Fahrzeuge verstärkt im Ausland an den Mann gebracht werden.

Wie genau der Umbau von Märklin aussehen wird, ließ der neue Eigner zunächst offen. Das Management unter Führung von Paul Adams bleibt an Bord, ein weiterer Stellenabbau sei nicht geplant. „Der Ansatz läuft über die Kosten und nicht über Personalabbau“, so Adams. Ob damit eine teilweise Fertigung in Asien gemeint ist, welche inzwischen zahlreiche Mitbewerber zur Kostensenkung nutzen, bleibt abzuwarten. Experten sehen gute Chancen, Märklin wie-

der auf die Beine zu bringen. „Ich bin überzeugt, dass Märklin eine Zukunft hat. Das Unternehmen ist auf einem guten Weg“, so Jürgen-Michael Gottinger vom Beratungsunternehmen Wieselhuber & Partner. Dieses erarbeitete ein Restrukturierungsprogramm für Märklin. Schlüssel zum Erfolg seien Innovationen wie ein neues Konzept zur Zugsteuerung.

Nun bleibt zu hoffen, dass es der Geschäftsführung unter der Regie der neuen Eigentümer gelingt, ihren Sanierungsprozess fortzusetzen und die Märklin-Produkte wieder einem breiteren Kundenkreis zuzuführen, ohne dabei die Tradition aus den Augen zu verlieren.

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

***PS:** Die Übernahme Märklins erinnert an die Roco-Insolvenz. Auch dort waren es letztlich die Banken, die mit ihrem Verhalten (Fälligkeiten von Krediten) die weitere Entwicklung beeinflussten.*

Begeistern statt Belehren - Die Modellbahn-AG des Thomas-Mann-Gymnasiums Stutensee

Die Anfänge der Modellbahnerei am Gymnasium Stutensee bestimmte das Engagement eines Informatiklehrers: Seine Schützlinge sollten eine Schattenbahnhofssteuerung entwickeln und wollten diese dann auch in der Praxis austesten. Damit war 1995 der Grundstein zur Modellbahn-AG gelegt. Zudem erklärt dieser Umstand auch die Steuerung, die auf Basis der Programmiersprache Pascal selbst entwickelt wurde.

Seit mehr als zehn Jahren basteln bis zu 21 Schüler in einem Werkraum der Schule begeistert an ihren Modulen und lernen so das Grundhandwerk des Modellbahnbaus und -betriebs. Allerdings wird das Hobby nicht mit tödlichem Ernst betrieben, es soll vielmehr Spaß machen. Und, dies ist besonders wichtig, die Jugendlichen sollen auch Fehler machen dürfen. Schließlich, so der betreuende Lehrer Matthias Wagner, könne man nur daraus lernen. Und deshalb ist es für die Modellbahnbegeisterten Schüler auch kein Beinbruch, wenn etwa der 243 ein Stromabnehmer fehlt oder eine 229 ohne Drehgestellblenden unterwegs ist.

Inzwischen konnte die Modulanlage auf den Modellbahnmessen in Leipzig und Sinsheim bewundert werden. Derartige Ausstellungen, gleichwohl mit Mehraufwand verbunden, bieten die einzige Möglichkeit, die komplette Anlage vorzuführen und gleichzeitig auch zu testen. In der Schule ist dies leider aus Platzgründen nicht möglich. Dies beschränkt auch die Zahl der AG-Mitglieder; es ist eben einfach nicht genug Platz vorhanden, damit alle Interessenten teilnehmen können.

Bei soviel Positivem mussten die Enthusiasten auch mit Rückschlägen umgehen. So verstarb 2002 plötzlich der AG-Gründer und die AG stand kurz vor dem Aus. Dank des Engagements eines Vaters ging es zunächst weiter. Parallel war es einem Referendum des Gymnasiums um die geschaffenen Werte zu schade. Obwohl er mit Modellbahn bis dahin wenig am Hut hatte, kümmerte er sich um die AG und ermöglichte so deren Fortbestand. Inzwischen bekommt sie auch Unterstützung vom Förderverein der Schule. Damit konnte unter anderem eine Intellibox beschafft werden.

Aktuell erweitern die Schüler ihre Anlage mit einem Güterbahnhofsmodul mit integrierter Wendeschleife. Zudem stellen sie die Anlagensteuerung schrittweise auf Railware um.



Früh übt sich: Die Steuerung der Anlage erfolgt mit Unterstützung von Sprechgeräten und einer leihweise überlassenen Daisy.



Märklin Museum: Eröffnung im Sommer

Am Firmenstammsitz in der Stuttgarter Straße zu Göppingen sind die Arbeiten an der Einrichtung des neuen Märklin-Museums in vollem Gange. Die Eröffnung der „MärklinWelt“ mit 1500 m² Ausstellungsfläche ist für diesen Sommer geplant. Eines der Highlights wird u.a. der Führerstand einer Original-E 10 sein, der in die neue Museumskonzeption eingebettet ist. Das „alte“ Museum in der Holzheimer Straße schließt Ende Juni 2006.

Per altgedientem Laptop – entweder über selbstgeschriebene Programme oder neuerdings auch Railware – wird der Betrieb überwacht.



Voneinander lernen und miteinander Fehler suchen ist ein wichtiges Anliegen der Modellbahn-AG.

Für Unterstützung materieller und finanzieller Art sind die jungen Modellbahner stets dankbar. Wer helfen möchte, wende sich per Mail an den betreuenden Lehrer Matthias Wagner (wagner.tmg@lo-net.de).

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Kundenfreude und Händlerfrust

Startpackung mit Central Station

Zur Verbesserung der Absatzzahlen möchten die Göppinger einen besonderen Coup landen und bieten in einer limitierten Auflage im Sommer eine Startpackung mit der Central Station. Die Kunden wird es freuen, zahlreiche Händler dagegen sind frustriert: Zum einen blockiert eine derart gewichtige Investition das übrige Kaufpotential des Kunden, der sonst mehrere Loks und Wagen gekauft hätte. Zum anderen gehen sie davon aus, dass bis zu 70 Prozent dieser Sets gefleddert und einzeln auf Börsen oder im Internet verkauft werden und so das Ziel, neue

Fans für die digitale Märklin-Welt zu gewinnen, verfehlt wird.

Der Fachhandel hätte es vielmehr begrüßt, wenn Märklin ein Angebot unterbreitet hätte, bei dem man seine alte Control-Unit nebst Trafo, verbunden mit einer entsprechenden Zuzahlung, gegen eine Central Station hätte eintauschen können. Der dagegen von den Göppingern gewählte Weg trägt nach Ansicht vieler Händler nicht nachhaltig zur Stärkung der Marke Märklin bei. Gerade in der heutigen Zeit ein falsches Signal?

Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Modellbahn-Zauber



Neue Wechselstrom-Großanlage

In Friedrichstadt hat zu Ostern 2006 eine neue Märklin H0-Großanlage auf 100 qm Grundfläche ihre Pforten geöffnet. Im „Modellbahn-Zauber“ spannt sich der Bogen von der Küste bis ins Gebirge. Die Gestaltung der Anlage übernahm der bekannte Anlagenbau Brilmayer. Sehenswert sind neben der abwechslungsreichen Landschaft und den ausgedehnten Gleisanlagen vor allem zahlreiche Funktionsmodelle.

Anschrift: Modellbahn-Zauber, Brückenstraße 18, 25840 Friedrichstadt

Öffnungszeiten: täglich 10-18 Uhr

Näheres im Internet unter www.Modellbahn-Zauber.de

Ausführlich berichtet das neue Modellbahn-Kurier Special 5 über diese sehenswerte Anlage - von der Entstehung bis zur Betriebsaufnahme. Das Sonderheft ist im Fachhandel für 9,50 € erhältlich.

Märklin: Katalog vor 50 Jahren

Märklin-Freunden mit historischem Interesse sei derzeit der Blick auf die Homepage der Göppinger www.maerklin.de empfohlen. Woche für Woche kann dort eine weitere Seite des Märklin-Kataloges von 1956 aufgerufen und in guter Auflösung auf den eigenen Rechner heruntergeladen werden.



Nachrichten am Rande

Märklin:

Seminar-Offensive 2006

Für das Jahr 2006 demonstriert Märklin mit einer großen Anzahl an Seminaren seine Kundennähe. Neben Einführungen in die Central Station und das Schalten und Steuern mit Märklin Systems behandeln spezielle ein- bis dreitägige Veranstaltungen auch Anlagenplanung und -bau sowie Wartung und Digitalisierung von Fahrzeugen. Neben Göppingen gibt es regionale Veranstaltungsorte, z. T. auch in der Schweiz. Näheres hierzu im Märklin-eigenen Sonderprospekt oder im Internet unter www.maerklin.de. Gebucht werden kann auch online.

Termine:

Spur-1-Treffen Sinsheim

24.-25.06.2006 - Auto & Technik Museum Sinsheim - Sa 9-18 Uhr, So 9-16.30 Uhr
Weitere Infos: www.technik-museum.de

Eurospoor Utrecht

27.-29.10.2006
Jaarbeurs Utrecht/Jaarbeursplein 6, NL-3521 AL Utrecht, Niederlande
Fr 10-18 Uhr, Sa+So 09.30-17.30 Uhr
Weitere Infos: www.eurospoor.nl

Märklin Meet/MITing Point Antwerpen

Während des Antwerpener Straßenfestes findet am 24./25.06.2006 ein großes Modellbahntreffen statt. Mit dabei ist „Märklin on Tour“, die „Märklin Akademie“ und das belgische Modellbaukonzept „Märklinbox“. Im Rahmen dieser Veranstaltung wird auch der erste Märklin Meeting Point eröffnet.
Adresse: Klapdorp 21, B-2000 Antwerpen.
Weitere Infos von Eric Jacobs unter Tel.: 0032-473-772 406

Faller:

Workshop zum Car System

In diesem Jahr bietet Faller wieder den beliebten Workshop zum hauseigenen carsystem an. Der Juni-Termin ist bereits ausgebucht, noch sind einige Teilnehmerplätze für die dreitägige Veranstaltung im Oktober 2006 frei. Weitere Infos unter www.faller.de

Schlichte Eleganz

Stadthaus-Architektur des Wirtschaftswunders in 1:87



Nach dem erfolgreichen Start im Maßstab 1:220 startet der Olchinger Gebäudespezialist Luetke-Modellbahn nun mit optisch äußerst ansprechenden und für die 50er-Jahre sehr typischen Stadthäusern für HO-Bahner richtig durch. Wie gestaltet sich der Zusammenbau des CNC-gefrästen Polystyrol-Bausatzes?

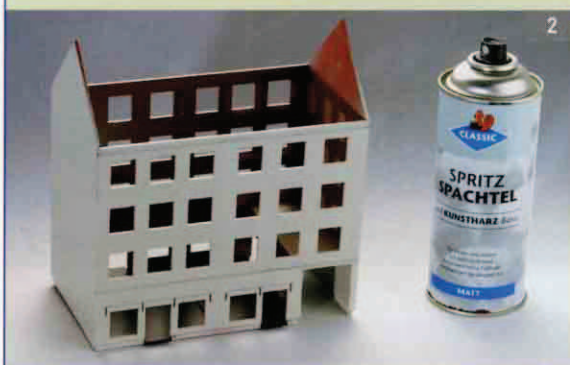
Lange Zeit fehlten zur Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen zeitgemäße und maßstäbliche Stadthäuser der 50er- und 60er-Jahre. Die Architektur des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts dominierte das Angebot der Hersteller. Doch nun ist Schluss mit den Altbau-Wohnungen, denn Ende des vergangenen Jahres kamen aus Olching typische „Wirtschaftswunder“-Bauten zur Bereicherung großstädtischer Straßenzellen auf den Markt: Der bislang eher Z-Freunden bekannte Kleinserienhersteller Manfred Lütke bietet nun einen Bausatz eines typischen Stadthauses jener Jahre an. Dessen Einzelteile sind in Frästechnik aus Polystyrolplatten gefertigt.

Der Rohbau

Auch wenn die Bausatzpackung für ein Gebäude dieser Größenordnung eher dünn aussieht: Keine Panik! Alle Bauteile sind – gut beschriftet – vorhanden. Sie werden vom Modellbauer zweckmäßigerweise als erstes mit einem Skalpell oder scharfen Bastelmesser aus ihrer Platte herausgetrennt. Kleine Ausfransungen an den Kanten beseitigt man vorsichtig mit einer Ziehklänge, bevor die Seitenteile miteinander verklebt werden. Als besonders geeignet erwiesen sich die Klebstoffe von Vollmer und Auhagen. Sekundenkleber sollte nicht verwendet werden, weil dann kaum noch Korrekturen möglich sind. Die gut illustrierte Bauanleitung empfiehlt, vor dem Verkleben der Seitenwände die Fensterlaibungen einzusetzen. Dies sollte man aus Gründen der Zugänglichkeit auch tun, denn später kommt man an diese Bereiche deutlich schwerer heran.



1. Der Rohbau lässt sich exakt zusammensetzen.



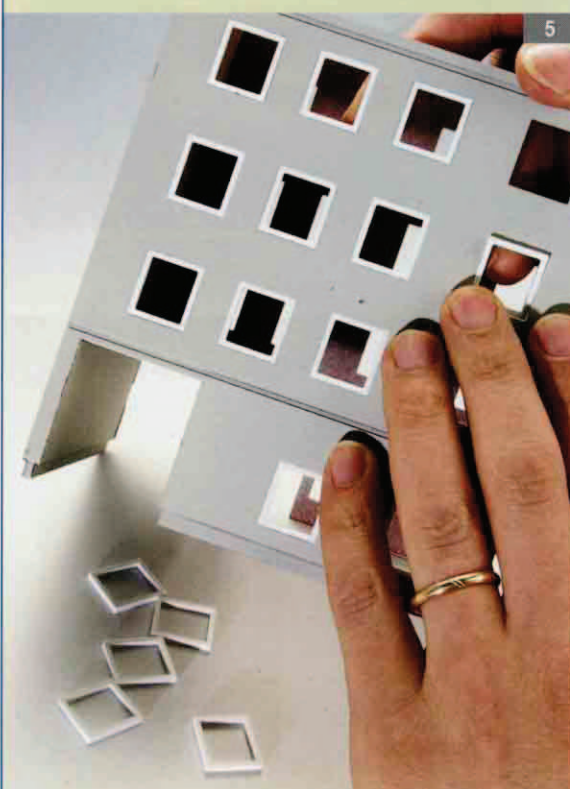
2. Wer will, kann den Bau lackieren, etwa mit Spritzspachtel aus der Dose, der für eine leicht angeraute (Putz-)Oberfläche sorgt.



3. Die Fensterlaibungen müssen sorgfältig herausgetrennt werden. Achtung, nur eine Seite ist mattiert!



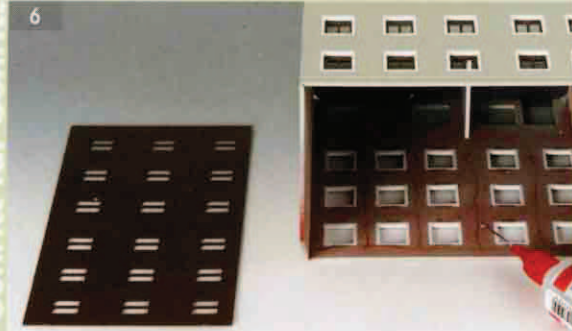
4. Die Fräsnasen werden vorsichtig entfernt und der Fensterrahmen anschließend plan gefeilt.



5. Nun folgt das bündige Einsetzen der Laibungen und deren Verklebung von hinten.

Großes Bild linke Seite. Das stattliche Stadthaus von Lütke sollte als Teil einer bestehenden Häuserzeile eingesetzt werden.

6. Die Fensterplatte wird komplett mit der Außenwand verklebt.



7. Anschließend setzt man die Fenster und Türen der Ladengeschäfte ein.



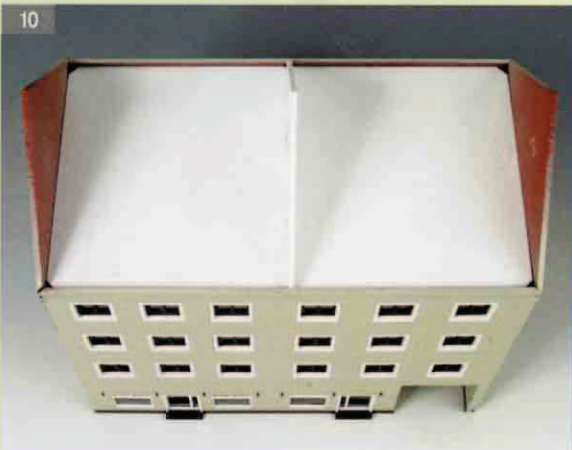
8. Die Ladengeschäfte sind separat abgetrennt und werden ...



9. ... nur lose abgedeckt.



10. Die obere Deckplatte mit dem Stützgiebel wird zur späteren Zugänglichkeit des Hausinneren nur aufgelegt.



Wer jedoch sein Haus farblich behandeln möchte, sollte zunächst den Rohbau zusammensetzen und durchgängig lackieren. Dennoch: Eine ebensolche Lackierung des Lütke-Bausatzes ist prinzipiell nicht nötig; der nunmehr graue Anstrich wurde nur gewählt, weil er dem zugeordneten Einsatzzweck besser entsprach als das werksseitig mit braunen Außenwänden ausgelieferte Gebäude. Mit etwas Geschick und Fingerspitzenakrobatik können die Fenstereinsätze aber auch im Nachgang eingesetzt und verklebt werden. Der Vorteil dieser Herangehensweise liegt in einer sauberen und übergangsfreien Lackierung aller Ecken und Kanten.

Der guten Farbwahl Manfred Lütkes ist es zu verdanken, dass die Fensterlaibungen und -rahmen selbst nicht lackiert werden müssen, da die Grundfarbe des Kunststoffes passend ausfällt. Zudem ist dessen Oberfläche erfreulicherweise mattiert.

Das Abtrennen der Laibungen vom Fräsling sollte der Modellbauer jedoch vorsichtig erledigen: Sie werden später bündig eingesetzt und jeder unachtsame Schnitzer bleibt sichtbar. Besser ist es daher, sie mit dem Skalpell etwas großzügiger abzutrennen und anschließend die Kanten zu befeilen.

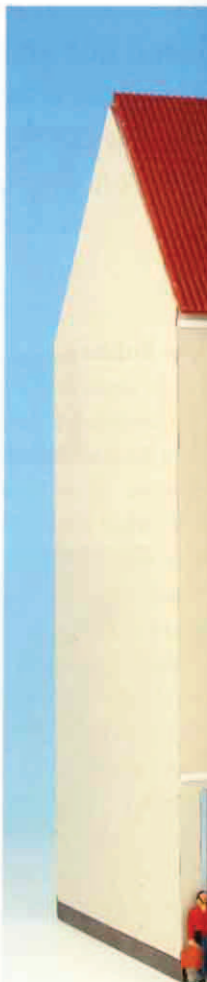
Feinheiten

Die im Bausatz mitgelieferte Raumaufteilung trennt die Ladenlokale im Untergeschoss vom Hintereingang ab. Daher besteht an dieser Stelle für ambitionierte Modellbauer die Möglichkeit, eine entsprechende Inneneinrichtung einzusetzen. Sofern Dach und Abdeckplatte nur lose aufgesetzt werden, kann dies auch nachträglich geschehen.

Der übrige Zusammenbau des Gebäudes erfolgt am besten in der von der Bauanleitung vorgegebenen Reihenfolge. Sofern man nicht unbedingt über zwei linke Hände verfügt, sind alle Bauschritte einfach am eigenen Modell umzusetzen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen lediglich die Fensterbänke: Die schwarzen Kunststoffteile werden in einem der letzten Arbeitsgänge zur Fassadengestaltung eingeklebt. Das Abtrennen und Säubern der Einzelteile sollte sorgfältig vorstatten gehen, da die abgeschrägte Kante sichtbar bleibt, die Bänke also mit Ihr nach oben eingesetzt werden.

Zu guter Letzt setzt man noch die Ziersimse sowie die Sonnenrollos ein. Wer will, kann diese vorher noch farblich behandeln, ebenso lassen sich einzelne Fenster noch mit Blumenkästen ausstatten.



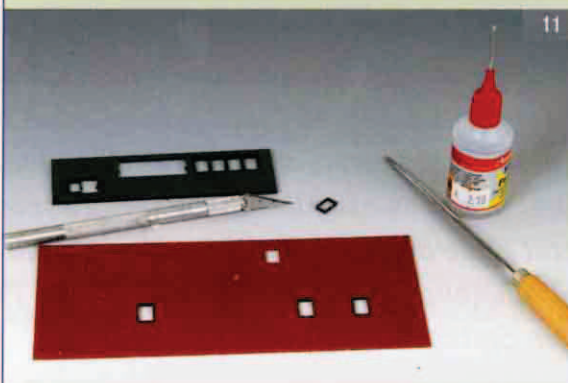
Das Dach

Die Dachplatten übernimmt Lütke aus wirtschaftlichen Gründen aus dem Kibri-Sortiment. Um im Laufe der Zeit ein Durchbiegen derselben zu vermeiden, sieht Lütkes Konstruktion einen mittigen Stützgiebel vor. Dieser bietet gleichzeitig die Möglichkeit, das Dach abnehmbar zu gestalten. Dies ist vor allem zur Wartung der Beleuchtung oder zur nachträglichen Ausrüstung mit einer Inneneinrichtung sinnvoll.

Dazu wird die den Stützgiebel tragende Grundplatte nur in das Haus eingesetzt, aber nicht verklebt. Die Befestigung der Dachplatten am Stützgiebel übernimmt Kunststoffkleber, an den Außengiebeln dagegen setzt man entweder keinen oder ablösbaren Fotokleber ein. Die weitere Ausgestaltung des Daches mit dem First sowie Schornsteinen, Dachrinnen und Tritten erfolgt entsprechend der Bauanleitung.

Der fertige 50er-Jahre-Bau ist eine äußerst charmante und sinnvolle Ergänzung der bisherigen Stadthäuser zumeist älterer Vorbildbaujahre. Problemlos lässt er sich auch in bestehende Häuserzeilen integrieren. Zudem bietet die Durchfahrt vielfältige Möglichkeiten zur Hinterhofgestaltung. Gerne wünschen wir uns weitere Bauten dieser Art aus Olching.

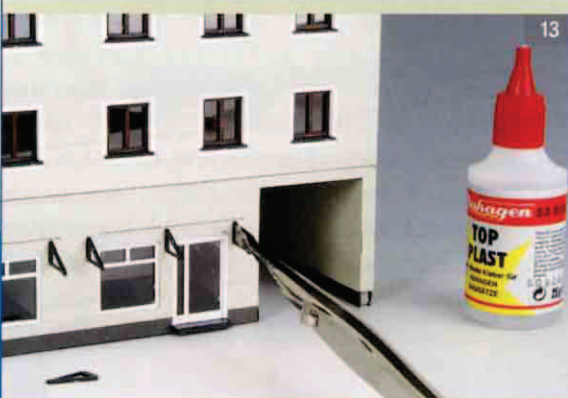
Michael U. Kratzsch-Leichsenring



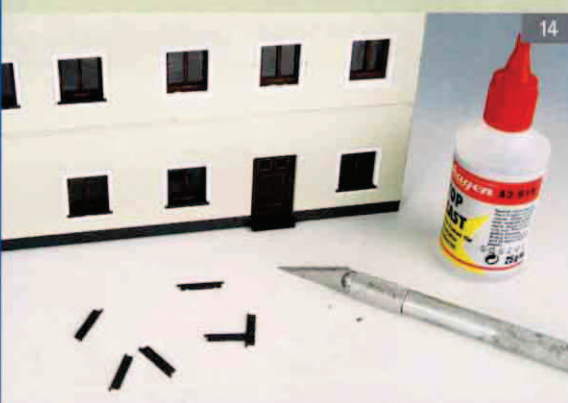
11. Der Einsatz der empfindlichen Dachfenster erfordert etwas Fingerspitzengefühl, sollen sie nicht brechen.



12. Die Hofansicht des teilmontierten Stadthauses. Bereits jetzt hinterlässt es einen guten Eindruck.



13. Vorsichtig setzt man die Markisenhalter mit einer Pinzette ein.



14. Mit wenig Klebstoff werden die Fensterbänke fixiert, ...



15. ... wichtig ist die Montage mit der gefasten Kante nach oben.

Das fertige Gebäude begeistert auch aus der rückwärtigen Ansicht.

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste die Bundesbahn zuerst mit ihrem alten Wagenmaterial auskommen. Neuanschaffungen betrafen ab Anfang der 50er-Jahre vornehmlich Wagen für den gehobenen Reisezugverkehr. Der typische Personenzug setzte sich aus alten Länderbahnfahrzeugen zusammen. Nach den Umbauwagen auf altbrauchbaren Fahrwerken kamen DB-Reisende im Nahverkehr erst Ende des Jahrzehntes in den Genuß wirklich neuer Wagen. Deren äußeres Erscheinungsbild aus Nirostastahl mit Pfauenaugenmuster verlieh ihnen schnell den Spitznamen „Silberling“.

Rostet? Nein, Nirosta!...

Die Silberlinge: Nahverkehrsfahrzeuge der DB

Ideale Zugkombination für platzbeschränkte Modellbahner: Kurze Lok (E 69 von Brawa) und ein Silberling, bis in die 80er Jahre hinein Alltag zwischen Murnau und Oberammergau.

Bei der Realisierung der Umbauwagen war klar, dass man damit nur für eine absehbare Zeit auskommen würde. Neu zu konstruierende Nahverkehrsfahrzeuge waren die logische Konsequenz. Daher bestellte die DB Ende der 50er-Jahre bei Hansa, MaK, Wegmann und WMD zwölf Probewagen in drei Ausführungen als Sitzwagen 2. Klasse (B4n), Sitzwagen 1./2. Klasse (AB4n) und Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäck- und Steuerabteil für den Wendezugeinsatz („Hasenkasten“: BPw4nf, später BD4nf). Wie alle DB-Neubauten waren sie 26,4 m lang und hatten Gummiwulstübergänge, die durch Rolläden verschließbar waren. Alle verfügten über Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz, einfache und doppelte Drehfalttüren für die zur Wagenmitte hin verlagerten Einstiege, 1200 mm breite Übersetzfenster

sowie die typischen roten Kunstledersitze. Fünf dieser Probewagen waren aus nichtrostendem Chrom-Nickel-Stahl gefertigt, bei dem auf die Außenlackierung verzichtet wurde. Die restlichen Wagen waren wie üblich grün gestrichen.

Nach der Erprobung bestellte die DB mehrere Serien dieser Leichtbau-Fahrzeuge, die ab 1960 geliefert wurden. Verbindlich vorgeschrieben wurde nun die Ausführung als Nirosta-Wagen mit Pfauenaugenmuster. Zunächst blieb es bei den drei Grundtypen, die Platz für bis zu 100 Reisende boten. Unterschiede gab es hauptsächlich bei Heizung (per Dampf/elektrisch), elektrischer Ausrüstung und Bremsanlage. Einige wurden für den schnellen Umbau in Lazarettwagen ausgerüstet.

Am Bau waren neben der Fahrzeugindustrie die DB-



eigenen Ausbesserungswerke beteiligt, ab 1968 nur noch diese. Größere konstruktive Änderungen gab es nur wenige; der Sicherheit dienten die ab 1977 gebauten crashoptimierten Typen. Erst Ende 1980 wurde mit der Ablieferung des letzten Wagens durch das AW Karlsruhe die Beschaffung der über 5000 „Silberlinge“ abgeschlossen.

Zwischenzeitlich erfuhren auch die „Hasenkästen“-Steuerwagen eine Modernisierung: Ab 1977 erhielten sie im Rahmen von AW-Aufenthalten strömungsgünstigere Kopfformen (Bauarten „Karlsruhe“ bzw. später „Wittenberge“).

Schon Mitte der 60er-Jahre beherrschten die „Silberlinge“ das Bild des Nahverkehrs in den Ballungsgebieten und etwas später auch auf nahezu allen Nebenstrecken. Zugelassen waren sie bis zu 120 km/h (spätere Serien bis 140 km/h), so konnten sie im Spitzenverkehr auch im höherwertigen Dienst in Eil- und D-Zügen eingesetzt werden.

Die „Silberlinge“ zählen bis heute zum Alltag auf deutschen Schienen. Wagen im ursprünglichen Silber sind mittlerweile selten; verschiedene Modernisierungsprogramme haben die Wagen innen und außen den neuen Design- und Lackierungstrends der DB angepasst. Neben den im Kölner Raum ab 1984 eingesetzten orange-kieselgrauen City-Bahn-Wagen betraf dies ab Ende jenes Jahrzehnts die Außengestaltung in den damals aktuellen Regionalverkehrsfarben Lichtgrau-Türkis sowie seit Mitte der 90er-Jahre in Neutrot.

Oliver Strüber



Seit der Epoche IV haben die Silberlinge einen oceanblauen Längsträger.

Das neue DB-Farbkonzzept sah Ende der 80er den lichtgrau-türkisen Lack vor, hier Märklins 4259. Maßstäbliches führ(t)en etwa Ade und Roco.



Im City-Bahn-Look lieferte Märklin 1987-1990 für miniclub-Bahner 218 145 samt passender ex-Silberlinge (#8107).

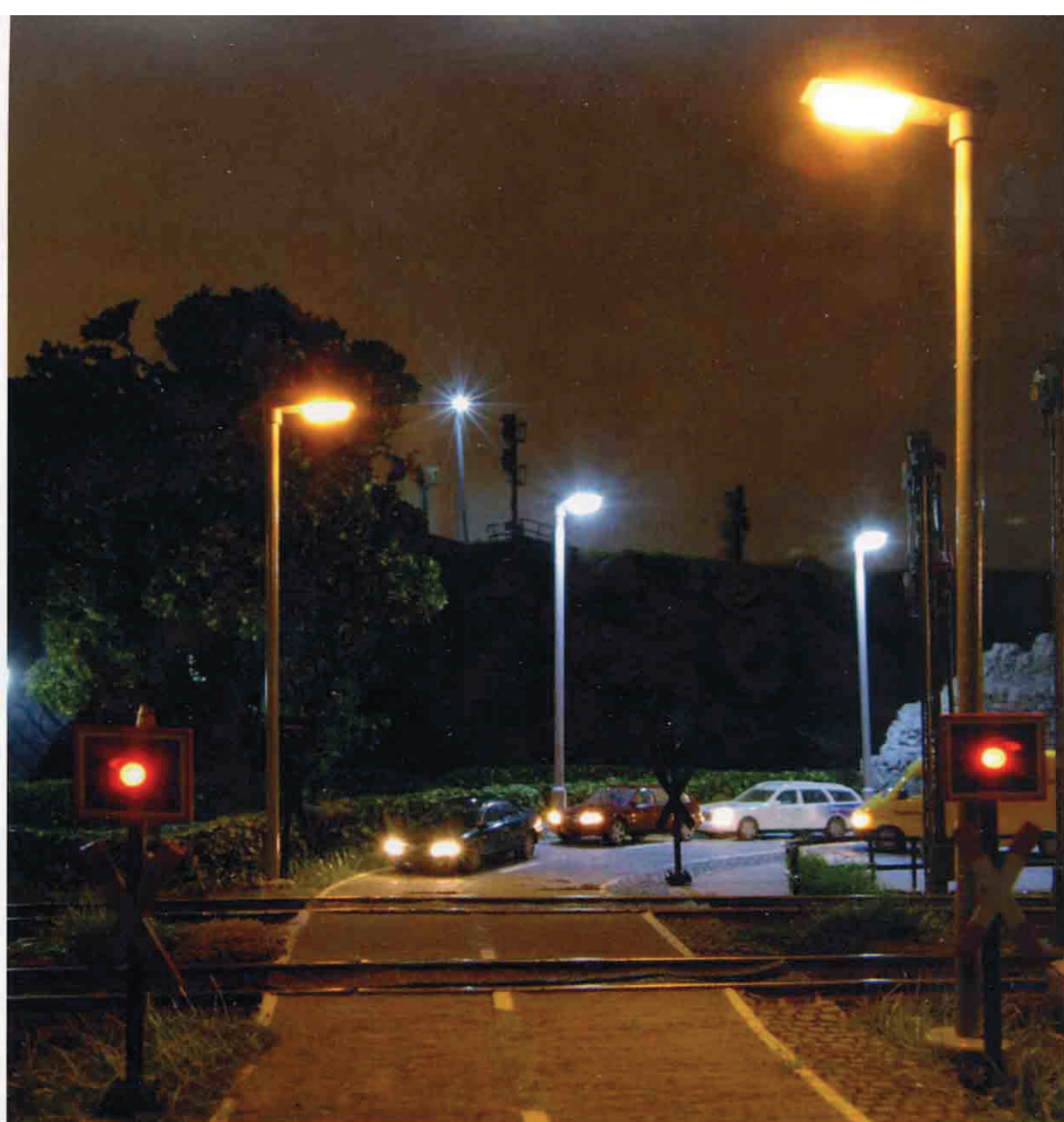


Im Rahmen seiner 24 cm-Blechwagen bildete Märklin ab 1968 auch „Hasenkästen“-Steuerwagen nach (#4046/4081/4077).

Ab 1977 erhielten die Steuerwagen strömungsgünstigere Kopfformen, hier die Bauart „Karlsruhe“ (Märklin #4160/ mit KK #4257).



Bild unten. Anschluss einer Modell-Leuchte an den Transformator



Einfach Anschluss finden

Verdrahten und anschließen von Viessmann-Beleuchtungsartikel

Manchem Einsteiger in das Hobby Modellbahn – an diesen Personenkreis richtet sich dieser Artikel im Wesentlichen – mag es vor den vielen Kabeln und der Anschlussstechnik grausen. Die Zurückhaltung vor diesem Teil des Hobbys hält nicht selten Interessierte von der Beschäftigung mit diesem schönen Betätigungsfeld ab. Dabei ist es ganz einfach, Lampen und sonstige Beleuchtungsartikel betriebssicher zum Leuchten zu bringen.

Alle Viessmann Beleuchtungsartikel können Sie an die Transformatoren 5200 oder 5201 anschließen. Die Transformatoren reduzieren die Spannung des Hausnetzes von 220 Volt auf die niedrigere Spannung von 16 Volt. Beim Anschluss Ihrer Lampen brauchen Sie nicht auf die Polarität zu achten, da bei allen Viessmann Trafos Wechselspannung anliegt. Wechselspannung bedeutet, dass die Polarität kontinuierlich in Bruchteilen von Sekunden wechselt. Mit diesen technischen Details braucht sich der Modelbahner bei der Ausübung seines Hobbys aber nicht zu belasten. Auch benötigen Sie kein besonderes Studium zum betriebssicheren Anschließen

von Viessmann Leuchten. In diesem Artikel soll verdeutlicht werden, wie einfach hier der Weg zum Erfolg ist.

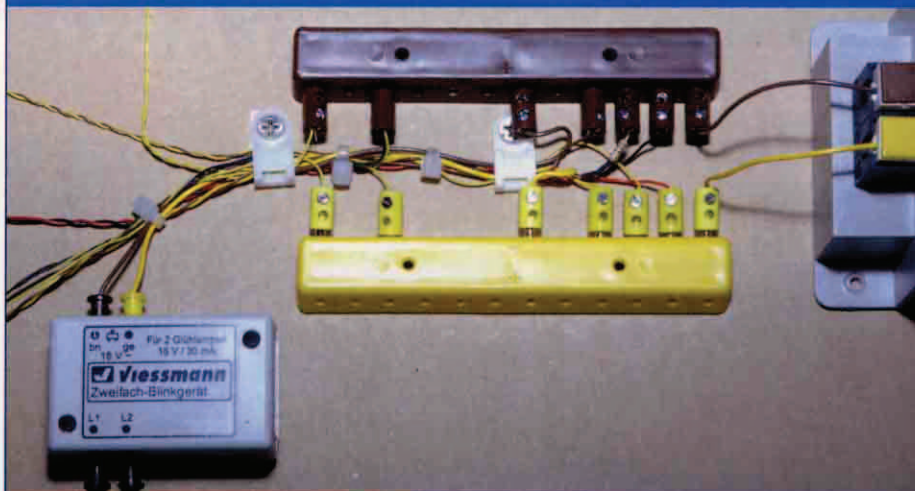
Im ersten Beispiel ist eine Viessman-Leuchte anzuschließen. Eine Glühlampe, dies bedeutet zwei Drähte und zwei Anschlussklemmen.

Dies ist sicher auch das einfachste Beispiel. Da es beim Anschluss von einer Leuchte nicht bleiben wird, muss die Anzahl der Anschlussklemmen mittels Verteilerleisten erhöht werden. Hierfür hält das Viessmann-Sortiment "Verteilerleisten" bereit, z.B. Artikel 6842, 6843 und 6844 „Verteilerleisten“ bereit. Die Anschluss-

klemmen des Trafos werden mit Kabeln und Steckern aus dem Viessmann-Sortiment mit den Verteilerleisten verbunden. Auf diese Art entstehen aus den zwei Anschlussklemmen je 2 x 12 Anschlussmöglichkeiten. Im Viessmann-Sortiment finden Sie grundsätzlich drei Arten von Modell-Leuchten. Im ersten Beispiel wurde eine Leuchte mit einer normalen Glühlampe angeschlossen. Die im nächsten Beispiel angeschlossene grüne Gaslaterne hat zum Schutz der Glühlampe einen Vorwiderstand. Dieser Vorwiderstand darf auf keinen Fall entfernt werden, da andernfalls die Glühlampe durchbrennen würde. Bei der schwarzen Parklaterne handelt es sich um eine Leuchte, bei der das Leuchtmittel eine Leuchtdiode ist. Der Vorteil liegt hier darin, dass die Leuchtdiode nahezu wartungsfrei ist und nicht ausgetauscht werden muss. In allen drei Fällen ist es jedoch unerheblich welches Kabel an welche Anschlussklemme angeschlossen wird. Voraussetzung ist jedoch, dass die Kabel einer Leuchte an die jeweils verschiedenen Anschlussklemmen angeschlossen werden.

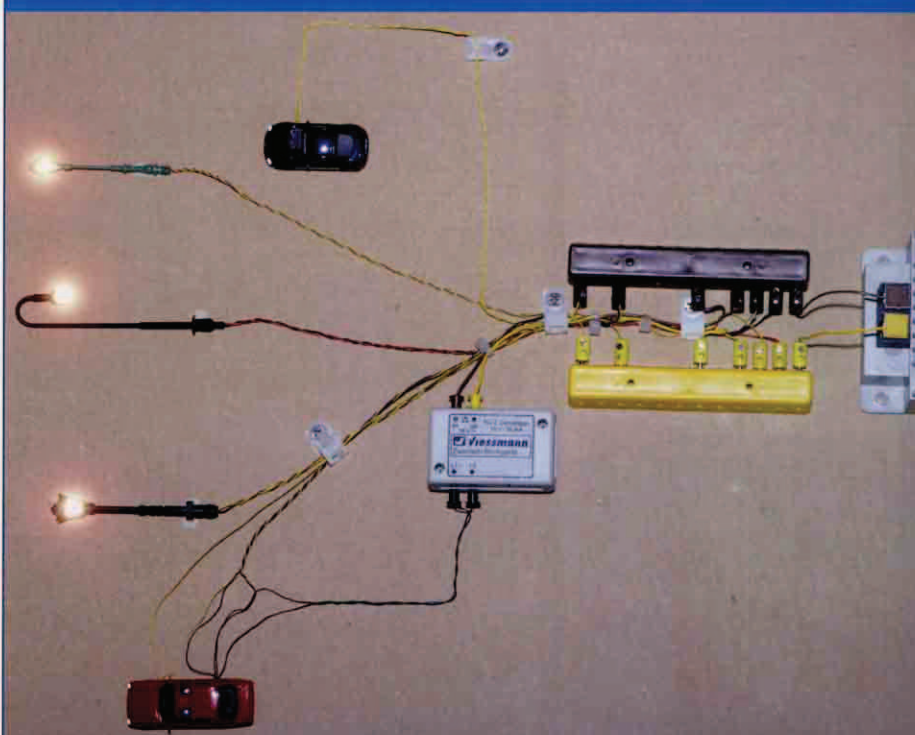
Neben den verschiedenen Leuchten wird Ihre Modellbahnanlage besonders durch die äußerst realistisch beleuchteten Modellfahrzeuge und Modelleinsatzfahrzeuge belebt. Auch bei diesen Produkten ist der Anschluss sehr einfach. Bei den Fahrzeugen mit beleuchteten Scheinwerfern und Heckleuchten verlassen nur zwei, in der Regel gleichfarbige (gelbe) Kabel, das Modellauto durch den Radkasten. Schließen Sie einfach je eines der Kabel an je eine Verteilerleiste an. Auch in diesem Fall ist es egal, welches Kabel an welche Leiste angeschlossen wird. Die beiden Kabel müssen nur an verschiedene Leisten angeschlossen werden. Bei den Einsatzfahrzeugen haben Sie jedoch 3-4 Leuchtmittel je Fahrzeug. Die gelben Kabel führen zu der Beleuchtung der Scheinwerfer und Heckleuchten. Diese schließen Sie wie vorher beschrieben an. Zusätzlich verlassen in unserem Beispiel noch vier schwarze Kabel das Fahrzeug. Diese führen zu den Blaulicht-Glühlampen. Die Einsatzfahrzeuge aus dem Viessmann-Sortiment verfügen über einen Elektronikbaustein für ein realistisches Blinken des Blaulichts bzw. der gelben Kennleuchte. Zwei der Kabel sind in der Nähe des Fahrzeugs mit einem Schrumpfschlauch zusammengehalten, zwei Kabel liegen frei. Hierbei handelt es sich jeweils um Kabelpaare, die zu je einer Glühlampe führen. Zunächst schließen Sie je ein Kabel der jeweils beiden Kabelpaare an die braune Verteilerleiste an. Das jeweils andere Kabel der beiden Paare führen Sie zu den Eingängen „L1“ und „L2“ am Elektronikbaustein. Auf der gegenüberliegenden Seite des Elektronikbausteins finden Sie die Anschlüsse, die zum Trafo geführt werden müssen. Verbinden Sie „ge“ für gelb mit der gelben Verteilerleiste und „bn“ für braun mit der braunen Verteilerleiste. So einfach ist der Anschluss der Viessmann Beleuchtungsartikel. Zur Ordnung in der Verkabelung sind die Kabelbinder 6846 und die Kabelbinder 6845 zu empfehlen.

Fritz-Joachim Hütter



Vervielfachen der Anschlussmöglichkeiten eines Trafos mittels Verteilerleisten.

Anschluss verschiedener Beleuchtungsartikel mittels Verteilerleisten an den Trafo.



Anschluss einer Lampe und eines Einsatzfahrzeugs.

